

BEITRÄGE
ZUR
KENNTNISS UND BEFÖRDERUNG
DES
HANDELS
UND DER
SCHIFF-FAHRT.

Herausgegeben

VON

B. S. V. NAU,

Königl. Baierischem Hofrathe und bevollmächtigtem Kommissär für die Rhein- und Main-
schiffahrts-Angelegenheiten bei den Central-Commissionen zu Mainz, Ritter des Königl.
Civil-Verdienstordens der Baierischen Krone, des Kaiserl. Königl. Oesterreichischen St.
Leopold-Ordens und des Kaiserl. Russ. St. Annen-Ordens 2ter Klasse; Mitglieder der
Akademien und gelehrten Gesellschaften zu Berlin, Erfurt, Hanau, Jena, Leipzig,
Marburg, München, Zürich etc. etc.

VII. und VIII. Heft.

Ende des zweiten Bandes.

MAINZ, 1819,
gedruckt bei JOHANN WIRTH, Betzelsgasse, Lit. C. N.º 128.

Auf Kosten des Herausgebers.

N.º XXII.

Note de M.^r le Commissaire des Pays-Bas, portant invitation à M.^r le Commissaire de Prusse, de vouloir hâter les ouvertures promises, qui doivent accélérer la marche de la négociation.

Au 164.^o protocole du 28 janvier 1820. §. 1.

PAYS-BAS. Dans la 131.^e séance du 5 mars 1819, M.^r le Commissaire de Prusse a pris *ad referendum* la déclaration du Commissaire des Pays-Bas, qui vuide les demandes faites par la Commission centrale aux Pays-Bas le 11 novembre 1817 et 26 juin 1818, pour parvenir à la levée de fait des relâches forcées, moyennant l'instruction intérieure et la conclusion de la Commission centrale du dit 5 mars, qui a déclaré satisfaisante la déclaration précitée du Commissaire des Pays-Bas.

Dans la 152.^e séance du 12 mars 1819 la Commission centrale a fixé un terme de deux mois, à l'expiration duquel elle attendoit la levée de fait des relâches forcées de Cologne et de Mayence.

M.^r le Commissaire de Prusse déclara en réponse, qu'il ne doutoit pas d'être mis à même, dans un très-court délai, de s'expliquer positivement à ce sujet.

Dans la 141.^e séance du 4 juin 1819, le Président temporaire de la Commission centrale rappella à M.^r le Commissaire de Prusse l'objet de la 132.^e séance. Ce dernier répondit, qu'il n'avoit pas encore reçu l'ordre de se déclarer au sujet des instances renouvelées des états ri-

verains pour la levée de fait de la relâche forcée de Cologne, moyennant l'instruction intérimaire.

Dans la 147.^e séance du 6 août 1819, le Président temporaire de la Commission centrale adressa de nouveau à M.^r le Commissaire de Prusse la demande: s'il ne se trouvoit pas encore muni de l'autorisation nécessaire pour répondre à la demande de tous les états riverains, exprimée dans la 152.^e et réitérée dans la 141.^e séance.

Sur quoi M.^r le Commissaire de Prusse déclara, qu'il attendoit ses instructions.

Dans la 159.^e séance du 19 novembre 1819 le Président temporaire crût devoir réitérer à M.^r le Commissaire de Prusse la question, si ses instructions ne lui permettoient pas encore de remplir le désir général des états riverains, exprimé ci-dessus; le priant, de vouloir bien s'exprimer là-dessus.

M.^r le Commissaire de Prusse répliqua, qu'il croyoit pouvoir donner l'assurance positive, que sous bref délai il se trouveroit en mesure de satisfaire aux attentes de la Commission centrale.

Deux mois s'étant écoulés depuis, sans que M.^r le Commissaire de Prusse ait fait à la Commission centrale les ouvertures promises; le Commissaire des Pays-Bas prie M.^r son très-honoré collègue de Prusse de vouloir s'expliquer, s'il ne se trouve pas encore nanti des instructions nécessaires, pour donner la réponse attendue et promise depuis si longtemps, et de faire, en cas de la négative, les démarches convenables pour obtenir ces instructions le plutôt possible, afin de faire marcher la négociation.

NASSAU. Die königlich niederländische Abstimmung stellt die aktenmäßige Lage der Verhandlungen durchaus getreu dar, und es geht daraus hervor, wo die Ursache zu suchen ist, dass die Central-Commission noch immer kein Resultat liefern kann.

Mein höchster Hof ist der festen Ueberzeugung, dass jeder Versuch, vom Buchstaben des Wiener Vertrags abzuweichen, zu Erör-

terungen führen muss, deren Resultat gar nicht vorauszusehen ist: ich bestehe also ebenfalls darauf, dass, nach der wörtlichen Bestimmung des Vertrags, die interimistische Instruktion, wie sie schon von der Central-Commission genehmigt in den Akten liegt, vor allen Dingen emaniren müsse, und dass dadurch der Umschlagszwang aufgehoben werde, dessen längere Existenz immer zu neuen Versuchen, ihn beizubehalten, Veranlassung geben muss. Dieser Punkt, dessen Ausführung im Vertrage klar entschieden ist, kann an bloße Wünsche, die man zur Ausführung bringen will, nicht accrochirt werden.

Der Central-Commission steht unausweichbar in allen Versuchen, welche der bestehende Vertrag nicht kennt, die Exception der Incompetenz entgegen.

PREUSSEN. Da mir fortwährend nichts von meinem Hofe zugekommen ist, was Bezug auf die vorstehende Abstimmung des niederländischen Herrn Bevollmächtigten hätte, so halte ich, der so fortigen Einsendung derselben ohnbeschadet, für angemessen, ergebenst zu bemerken, dass ihr Zweck ist, eine diesseitige Entgegnung auf Vorschläge zu veranlassen, welche die Möglichkeit einer Uebereinkunft vermöge einer interimistischen Instruktion voraussetzen, Kraft welcher der gezwungene Umschlag zu Cöln vor erfolgter Sanction des definitiven Reglements aufgehoben würde. Nun hat aber mein Hof in den von mir am 27. Februar und 8. September 1818 zu Protokoll gegebenen Erklärungen bestimmt ausgesprochen, dass der Traktat ihn nicht zu jener Aufhebung verpflichte, und demnach das beste, was die Central-Commission zu thun im Stande wäre, seyn würde, die Vorschläge zu Erreichung einer solchen Uebereinkunft, mittelst der interimistischen Instruktion, als fehl geschlagene Versuche fallen zu lassen, und sich dagegen mit Entwürfen zum definitiven Reglement zu beschäftigen, wie solches diesseits wirklich geschieht. Diesem zufolge wird die Antwort, worauf der niederländische Herr Bevollmächtigte nebst mehreren Gliedern der Central-Commission dringt, schwerlich etwas anders, als die Wiederholung der frühern Erklärungen enthalten können.

BADEN. Ich habe von meinem höchsten Hofe neuerdings den gemessensten Auftrag erhalten, auf Beschleunigung des Vollzugs der in dem 19. und 51. Artikel der Wiener Convention schon für die Dauer des interimistischen Zustandes ausgesprochenen Aufhebung der Stapel zu Mainz und Cöln möglichst hinzuwirken.

Mit dem königlich niederländischen Herrn Bevollmächtigten muss ich daher den dringenden Wunsch theilen, dass die seit elf Monaten mehrmals erbetene und auch zugesicherte Erklärung des allerhöchsten königlich preussischen Hofes baldigst erfolgen möge, um den wichtigsten Theil unserer Verhandlungen zu dem der Wiener Convention entsprechenden Ziele führen zu können.

Davon hängt nicht allein der Genuss der Schifffahrts-Freiheit auf dem Rheinstrome, sondern auch der verhältnissmässige Vollzug der Vertragsartikel ab, die sich auf die Schifffahrt des Neckars, des Mains, der Mosel, der Maas und der Schelde beziehen. Die von dem königlich preussischen Herrn Bevollmächtigten so eben wiederholte *Aeusserung* der *Unmöglichkeit*, den Cölner Stapel vor der Sanction des definitiven Reglements mittelst einer interimistischen Instruktion aufzuheben, ist noch nie durch haltbare Gründe erwiesen worden.

Unveränderlich besteht daher noch immer die gegentheilige Ueberzeugung bei sechs Rheinuferstaaten, bei allen Commissarien und den erfahrensten Rheinschifffahrts-Beamten, die sämmtlich zum Entwurf der letzteren interimistischen Instruktion mitgewirkt haben.

Die Erfahrung allein scheint bei diesem beharrlichen Widerspruche die sicherste und schnellste Entscheidung geben zu können.

Wenn daher der königlich preussische Herr Bevollmächtigte sich bei seinem allerhöchsten Hofe dahin verwenden wollte, dass allerhöchst derselbe auch den praktischen Versuch der Ausführung der interimistischen Instruktion, welcher Er allein die Genehmigung versagte, auf seinem Strom-Antheile geschehen lasse: so würden, wie ich glaube, die allseitigen Wünsche befriedigt werden.

Zeigt sich die innere Unmöglichkeit, den Art. 51 der Wiener Convention zu vollziehen: so ist die Central-Commission ohnehin von dessen Ausführung entbunden, und muss zur Erfüllung des Art. 32 übergehen. Ergiebt sich das Gegentheil: so wird die Dauer des praktischen Versuches genügen, um sich über den Entwurf eines definitiven Reglements zu vereinigen, das den von dem allerhöchsten königlich preussischen Hofe auf dem Wiener Congresse ausgesprochenen loyalen Grundsätzen über die möglichste geregelte Rheinschiffahrts-Freiheit ganz entsprechend ist.

FRANCE. La Commission centrale a été constituée pour l'exécution de l'acte du congrès de Vienne, relatif à la navigation du Rhin, elle ne peut s'écarter du traité qui l'a constituée. L'art. 51 de ce même traité prescrit, qu'une instruction intérimaire doit précéder le règlement définitif à intervenir, c'est ce préalable indispensable pour l'exécution du traité, que le Commissaire de France réclame; il adhère à la demande de son collègue, et insiste comme lui sur l'exécution de ce même traité, qui est aussi bien obligatoire pour la Prusse, que pour les autres états signataires.

HESSEN. Ich begnüge mich mit den von dem königlich preussischen Herrn Bevollmächtigten hier gemachten Aeusserungen in Beziehung auf die fragliche Instruktion.

(Der Bevollmächtigte von Baiern war abwesend.)

CONCLUSUM.

Die Central-Commission vereinigt sich mit dem königlich niederländischen Antrag, und erneuert ihr dringendes Verlangen, dass es dem königlich preussischen Hofe endlich gefällig seyn möge, zu antworten.

174tes Protokoll vom 12. Mai 1820. §. III.

Für den Handel, der aus der Nordsee über den Rhein seinen Zug hat, ist eine wichtige Periode eingetreten; sie hat nothwendig auf die Rheinschiffahrt bedeutenden Einfluss.

Die Elbe- und die Weserschifffahrt haben stets mit der Rheinschifffahrt für gewisse Gegenden von Deutschland concurrirt.

Man hat die Waaren, wenn ihre Preise in England und Holland gleich hoch standen, über den Strom verschrieben, dessen Wasserfrachtkosten mit jenen des nächsten Landweges die wohlfeilsten waren. Der Rhein begünstigte die Bestellungen nach den deutschen West- und Südländern, wegen seinen Verbindungen mit dem Main und Neckar. Diese verlängerten Wasserstrassen hielten das Gleichgewicht gegen die kürzeren Wege über die Elbe und Weser. Auch zieht man in der Regel selbst die langsameren Wassertransporte den schnelleren Landesversendungen darum vor, weil die Waare unverdorbener und besser ankömmt. Oeffentlichen Nachrichten zufolge ist die Elbeschifffahrt nach den Prinzipien der Wiener Rheinschifffahrts-Convention von 1815 regulirt worden.

An der Weser hört nun der Elsfleter schwere Zoll auf.

Der Stapel zu Magdeburg ist aufgehoben.

Der Tarif der Gebühren-Erhebung auf der Elbe ist sehr erniedrigt; der Transit aller Waaren ist von jeder Visitation zu Wasser frei.

Diese grossen Vorthelle, welche die Elbeschifffahrt auf einmal erlangte, und für die Weserschifffahrt in Kurzem nachfolgen müssen, lassen der Handelsschifffahrt auf dem Rheine keine günstigere Folgen zu, wenn nicht von Seiten der Rheinschifffahrts-Central-Commission die kräftigsten Mittel und Wege eingeschlagen werden, den Rheinstrom von seinen bisherigen Fesseln und Lasten zu erleichtern.

Die Central-Commission erwartet seit Jahr und Tag, dass der königlich preussische Herr Bevollmächtigte mit einer das Geschäft wirklich befördernden Instruction versehen werde. Indem es ganz den liberalen und gerechten Grundsätzen der königl. preussischen Regierung entgegen wäre, in dem Maasse die Weser und Elbeschifffahrt zu befördern, als unter gegenwärtigen Umständen und bei der Fortdauer der beschwerenden Hindernisse, die Rheinschifffahrt sinken zu lassen: so

ist allerdings zu vermuthen, dass wir uns baldigst zur Vollendung unsers Auftrags der Mitwirkung von Seiten des königlich preussischen Herrn Bevollmächtigten erfreuen können. Damit aber die Central-Commission nichts verabsäume, was diese Beschleunigung noch befördern kann; und da es nicht blos die Convention von Wien, sondern selbst das königlich preussische Interesse am Rhein und in Spezie die Erhaltung des Aktivhandels von Cöln gebietet, dass:

- 1) Der Stapel aufgehoben;
 - 2) Der Unterrhein von den Centimen befreit;
 - 3) Die theure Wasserfracht erniedrigt, und
 - 4) Jedes andere Hinderniss dieser Stromfahrt beseitigt werde;
- so trägt Präsidium darauf an:

Die Central-Commission möge den einstimmigen Beschluss fassen, den königlich preussischen Herrn Bevollmächtigten aufs neue zu ersuchen, seinem allerhöchsten Hofe dringende Vorstellung zu machen, dass die neuen Verhältnisse der Schifffahrt der übrigen nordischen deutschen Ströme ein Reglement nach den neuen Stipulationen der Wiener Convention für den Rhein durchaus nothwendig machten.

Die günstigen Schifffahrts-Einrichtungen, welche Seine Durchlaucht der Fürst HARDENBERG kürzlich für die Elbe genehmigten, und von den übrigen Elbeuferstaaten bereits zugestanden waren, sind nichts anders, als die Bewilligungen der Artikel der Wiener Convention für die Elbe. Sie können daher nicht länger für den Rhein selbst vorenthalten bleiben.

PREUSSEN. Die eben verlesene Präsidialnote werde ich nicht verfehlen, baldigst meiner Regierung vorzulegen; sie veranlasst mich inzwischen, ein paar Stellen aus meinen früheren Erklärungen hier in Erinnerung zu bringen. In derjenigen vom 27. Februar 1818 ist gesagt:

» Seine Majestät der König von Preussen verbinden sich ihrerseits
 » feierlichst, am nämlichen Tage (wo das definitive Reglement die Sanc-
 » tion der Uferstaaten erhalten haben wird) das der Stadt Cöln zu-

» ständige Umschlagsrecht aufhören zu lassen, und Ihre Majestät will-
 » ligen ein, dass diese Zusicherung in einem der Art. des definitiven
 » Reglements aufgenommen werde. «

In derjenigen vom 8. September nämlichen Jahres wurde in Beziehung auf obige Zusicherung erläuternd hinzugefügt:

» So oft ein gegenseitiger Vertrag sich von allen Betheiligten gleich-
 » zeitig erfüllen lässt, wird es im Völkerrechte wie unter Privatpersonen
 » als eine stillschweigende Bedingung angenommen, dass er nach erfolg-
 » ter Genehmigung in der That auch gleichzeitig erfüllt werde; keiner
 » der kontrahirenden Theile hat das Recht, von dem andern zu fordern,
 » dass er mit der Erfüllung vorangehe. «

Bekanntlich ist keine interimistische Instruction zu Stande gekommen, weil Preussen, in Gemätheit der vorstehenden Erklärungen, das Umschlagsrecht von Cöln nie anders, als vermöge des definitiven Reglements aufzuheben gehalten ist; meine verehrten Herrn Collegen aber immer darauf bestanden, dass es vermittelst der interimistischen Instruction aufgehoben werden müsse. Endlich findet sich in der nämlichen Erklärung noch folgende Stelle:

» Glaubt man aber auch, dass es geschwinder zum Zwecke führen
 » wird, wenn man den Gedanken an eine interimistische Instruction
 » ganz aufgibt, und sich ausschliesslich mit der Abfassung eines definitiven Reglements beschäftigt: so hat Unterzeichneter den Auftrag,
 » auch hiezu die Hände zu bieten. «

Unsre Akten zeigen, dass diesem Antrag bisher von der Central-Commission keine Folge gegeben worden ist, und doch wüsste ich nicht, wie man sich preussischer Seits klarer, bestimmter und billiger über den fraglichen Punkt hätte erklären können. Von dem, was auf den andern Flüssen, rücksichtlich des Waarenzugs, neuerlich geschehen ist, befinde ich mich ohne alle offizielle Mittheilung und Kenntniss.

Auf die Antwort des königlich preussischen Herrn Bevollmächtigten, aus welcher hervorgeht, dass keine neuere Instruktion von Seiten des königlich preussischen Hofes angekommen ist, kam zum Beschluss:

Die Central-Commission wird sich unmittelbar an Seine Durchlaucht den Fürsten von HARDENBERG wenden, und die Verhältnisse auseinandersetzen, welche die Nothwendigkeit einer neuen Ordnung für den Rheingebieten, und ist Präsidium ersucht, den Entwurf zu diesem Schreiben vorzulegen. Da der Gegenstand für das Königreich Preussen eben so folgerichtig, wie für das übrige Deutschland ist, so zweifelt die Central-Commission nicht, dass Seine Durchlaucht der Fürst Staatskanzler keinen Anstand nehmen werden, diesem wichtigen Staatsgeschäfte Ihre völlige Aufmerksamkeit zu widmen, und die Central-Commission in den Stand zu setzen, das Ziel ihrer Arbeiten baldigst zu vollenden.

175tes Protokoll vom 9. Juni 1820. §. III.

Der königlich baierische Commissär bemerkt, dass der im Entwurf durch die Central-Commission genehmigte Brief an Seine Durchlaucht den Herrn Fürsten Staatskanzler mit der Präsidial-Unterschrift unter dem 28. Mai d. J. im Laufe seines Präsidii zur Post befördert wurde.

C O N C L U S U M.

Die Central-Commission beschliesst, dass besagtes Schreiben an Seine Durchlaucht den Herrn Fürsten von HARDENBERG hier nachstehend in das Protokoll inserirt werde.

An des Königlich Preussischen Staatskanzlers Fürsten von HARDENBERG Durchlaucht.

Geruhen Ew. Durchlaucht aus den Protokollen der Central-Commission für die Rheinschifffahrt den bisherigen Gang und den dermaligen Standpunkt ihrer Verhandlungen Höchst sich vortragen zu lassen.

Ewr. Durchlaucht wird nicht entgehen, wie die Central-Commis-

sion an der Vollziehung des zu Wien abgeschlossenen Vertrags lediglich dadurch verhindert ward, dass der allerhöchste königlich preussische Hof der am 7. Jänner 1818 von fünf Bevollmächtigten der Rheinufestaaten unbedingt, von dem königlich niederländischen Bevollmächtigten nur mit einigen leicht zu beseitigenden Einwendungen, von dem königl. preussischen Bevollmächtigten aber einzig mit Vorbehalt höherer Ratifikation angenommenen interimistischen Instruktion, die allerhöchste Genehmigung versagte. Es lag ausser der Competenz der Central-Commission, dem Antrage des königlich preussischen Bevollmächtigten gemäs, entweder den Umfang der interimistischen Instruktion, den Bestimmungen des Wiener Vertrags zuwider, zu beschränken, oder dieselbe ganz zu umgehen. Dagegen widmete sie dessen Behauptung, dass die königlich niederländische Regierung die vorläufige, in dem Laufe der Negociationen zu Wien übernommene Bedingungen erfüllen müsse, ihre volle Aufmerksamkeit.

Den von der Central-Commission an letztere gestellten Forderungen ward Genüge geleistet.

Da der königlich preussische Herr Bevollmächtigte nicht erklärte, ob und was sein allerhöchster Hof allenfalls noch weiter für das Interimistikum von dem königlich niederländischen zu fordern sich berechtigt halte, so konnte und musste der Beschluss genommen werden:

- » Dass von Seite der königlich niederländischen Regierung den
- » Congress-Beschlüssen, in Hinsicht des Interimistikums, Genüge
- » geleistet sey. «

Das Recht und die Pflicht der Central-Commission, dies durch Stimmenmehrheit auszusprechen, gieng klar aus der Bestimmung des Wiener Vertrags hervor, dass nur das definitive Reglement, *nicht die interimistische Instruktion*, welche lediglich die Vollziehungsregeln konventionsmäsig *entschiedener* Gegenstände enthält, einer Sanktion der Rheinufestaaten bedürfe.

Seit dem 12. März v. J. erwartet die Central-Commission die in

dem 152ten Protokolle von dem königlich preussischen Herrn Bevollmächtigten versprochene bestimmte Erklärung: ob sein allerhöchster Hof nunmehr auch die in dem Wiener Vertrage für das Interimistikum übernommene Aufhebung des Umschlagszwangs realisiren wolle. Ihre diesfalls wiederholte öftere Einladungen haben von Seite des königlich preussischen mit keinen neuen Instruktionen versehenen Bevollmächtigten bisher keinen andern Erfolg gehabt, als seine Erneuerung des alten Antrags, zu den Unterhandlungen über das definitive Reglement übergehen zu wollen.

Ewr. Durchlaucht Scharfblick kann nicht entgehen, dass wenn bisher diesem Antrag zu folgen, die Mehrheit der Mitglieder der Central-Commission von ihren allerhöchsten und höchsten Committenten nicht autorisirt wurde, der Grund nicht in einem Mangel an Nachgiebigkeit über den formalen Gang der Verhandlung, sondern viel tiefer in der Sache selbst und in den Bestimmungen des Vertrags zu suchen ist. Ewr. Durchlaucht Weisheit wird die Wahl der Mittel nicht fehlen, welche, die Besorgnisse einer neuen Verwicklung in endlose Diskussionen beseitigend, geeignet sind, die bisherigen Verhandlungen, mit Zustimmung unserer allerhöchsten und höchsten Committenten, zu einer schnellen und *wahrhaft sichern* Erreichung des Ziels zu führen.

Von dieser angenehmen Hoffnung belebte uns besonders noch mehr die königlich preussischer Seits am 25. August v. J. am teutschen Bundestage gegebene Erklärung, dass allerhöchst derselbe neuerdings Einleitungen getroffen habe, deren Resultat er der Central-Commission ehestens vorzulegen gedenke, und von dem er sich verspreche, dass es zu Beendigung der Diskussionen beitragen werde.

Da die Central-Commission aber auch dieser Mittheilung seit drei Vierteljahren eben so fruchtlos, als den von dem königlich preussischen Herrn Commissär am 12. März v. J. versprochenen Erklärungen entgegen sieht, so wendet sich dieselbe vertrauensvoll zu der allgemein anerkannten Gerechtigkeit und tiefer Einsicht Ewr. Durchlaucht mit der

ganz ergebensten Bitte, die erforderlichen Befehle gnädig zu ertheilen, damit der königlich preussische Bevollmächtigte mit diesfallsiger Instruction versehen werde. Von dieser darf man mit Zuversicht erwarten, dass sie vor allem durch Aufhebung des Umschlags die Bahn zu einem vollkommenen Vollzug der Wiener Convention brechen werde.

Es erscheint dies jetzt um so dringender, als sich die Klagen über Stockungen des Handels mehren, die Schifffahrt auf dem Rhein, statt Erleichterung, täglich mit neuen Hindernissen und dem Schwanken zwischen der alten und neu bestehenden Ordnung zu kämpfen hat.

Hiezu tritt insbesondere, dass, nach öffentlichen Nachrichten, Ew. Durchlaucht zum Vollzug des Vertrags für die freie Elbeschifffahrt alles erschöpft haben sollen, was für den freien und erleichterten Verkehr in jenem Theile Deutschlands zu wünschen war.

Es lässt sich daher nicht denken, dass der allerhöchste königlich preussische Hof, als Besitzer der grössten Strecke des konventionellen Rheines, die von ihm allein abhängende Herstellung der vertragsmässigen Verhältnisse für diesen Strom länger auszusetzen die Absicht habe. Konnte es früher zweifelhaft erscheinen, ob *alle* Rheinstaaten gleiches Interesse fühlen, *alle* Begünstigungen der Wiener Convention auf dem Rheine geltend zu machen: so erlöscht wohl jetzt jeder mögliche Zweifel, weil das kleinste Entgegenstreben Einzelner, die grosse Absicht, Gleichheit in der Concurrenz herzustellen, vereiteln muss, und insbesondere Niederland vor allen das grösste Interesse haben muss, zu den Vorzügen der Schifffahrt auf dem Rheine in allen Theilen willfährig und vertrauensvoll mitzuwirken.

Dankbar wird es die Mit- und Nachwelt anerkennen, wenn die Krone Preussen, welche an den Stipulationen des Wiener Vertrags so wichtigen Antheil hatte, denselben nun auch in gleichem Grade an dessen vollkommenen und schnellen Vollzug nehmen wird.

Möge Ew. Durchlaucht durch hohe Vermittlung dem Kranze Höchster grossen allgemein anerkannten Verdienste um Völkerwohlfahrt auch

den der Realisirung freier Schifffahrt auf dem Rheine, für den sich längst *nur eine* Stimme erhob, beifügen.

Die Central-Commission sieht dem schönen Momente einer geneigten Versicherung hierüber mit Sehnsucht entgegen, und bittet Ew. Durchlaucht, den erneuerten Ausdruck ihrer ausgezeichnetsten Verehrung und hoher Ehrfurcht zu genehmigen.

Mainz, den 19. Mai 1820.

PREUSSEN. Ich bemerke, dass der Entwurf des hier erwähnten Schreibens von den Herrn Bevollmächtigten von Baden, Baiern, Frankreich, Nassau und den Niederlanden unterzeichnet wurde.

Präsidialvortrag in der 185ten Sitzung vom 22. September 1820.

§. I.

PRAESIDIUM. Ich halte es für geeignet, über den dermaligen Stand unserer Verhandlung Nachfolgendes in das Protokoll niederzulegen.

Unterm 19. Mai d. J. fand die Central-Commission sich bewogen, ein Schreiben an des Herrn Fürsten Staatskanzlers Durchlaucht zu beschliessen; dieselbe bemerkte darin, wie sie an der Vollziehung des zu Wien abgeschlossenen Vertrages lediglich dadurch verhindert werde, dass der allerhöchste königlich preussische Hof, der, am 7. Januar 1818, von fünf Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten unbedingt, von dem königlich niederländischen Bevollmächtigten nur mit einigen, in der Folge durchaus zur Zufriedenheit der Central-Commission beseitigten Einwendungen, von dem königlich preussischen Bevollmächtigten aber einzig mit Vorbehalt höherer Ratifikation angenommenen, interimistischen Instruktion die Genehmigung versage.

Die Central-Commission bemerkte, dass sie seit dem 12. März 1819, der öfteren Erinnerung ohngeachtet, in dieser entscheidenden Lage der

Sache keine sachbefördernde Antwort von dem königlich preussischen Bevollmächtigten habe erhalten können.

Sie berief sich auf die königlich preussische Erklärung am teutschen Bundestage, woselbst schon am 25. August 1819 die Versicherung gegeben worden ist, dass der königlich preussische Hof neuerdings Einleitungen getroffen habe, deren Resultat ehestens der Central-Commission vorgelegt werden solle, und von dem man sich verspreche, dass es zur Beendigung der Diskussionen beitragen werde.

Nachdem die Central-Commission abermals drei Vierteljahre auf diese, als wahr angekündigten Eröffnungen vergebens geharret hatte, richtete sie an Seine Durchlaucht den Herrn Fürsten Staatskanzler die ergebenste Bitte, die erforderlichen Befehle zu ertheilen, damit der königlich preussische Herr Bevollmächtigte mit Instruktionen versehen werde.

Jetzt sind wieder vier Monate verflossen, und die Central-Commission hat auch auf dieses ehrerbietige Schreiben keine Antwort erhalten.

Dem äusseren Vernehmen nach haben Seine Durchlaucht der Herr Fürst Staatskanzler durch das Departement der auswärtigen Angelegenheiten an mehrere Höfe die Bemerkung machen lassen, wie die Central-Commission sich nicht in dem Fall befinde, unmittelbar mit Höchstdenselben in Correspondenz zu treten.

Die Central-Commission wird also länger nicht auf Antwort zu warten haben; sie wird bedauern, dass auch dieser Schritt, den sie im Vertrauen auf die allgemein anerkannte Gerechtigkeit und tiefe Einsicht Seiner Durchlaucht beschlossen hatte, nicht zum Ziel geführt hat: sie konnte eine solche Wendung um so weniger erwarten, als sie sich nicht zum erstenmal in dem Falle fand, sich unmittelbar an Seine Durchlaucht den Herrn Fürsten Staatskanzler zu wenden, und namentlich höchstdessen Antwortschreiben vom 10. Mai 1817 die Uebergabe der obern Rheinschiffahrts-Verwaltung aus den Händen des Herrn Grafen von Solms-Laubach verdankte.

Immittelst ist in den Ministerial-Conferenzen zu Wien nachfolgender Artikel einstimmig angenommen worden :

» Um der Flussschiffahrt die, derselben durch die Wiener Congress-Akte Art. 109 bis 116 inclus. zugesicherte Freiheit wirklich zu » gewähren, machen sämmtliche dabei betheiligte Bundesglieder sich » verbindlich, die darüber in der Congress-Akte gegebenen, und vermöge des Art. 19 der Bundes-Akte den Berathungen der Bundesversammlung zum Grunde gelegten, Vorschriften unverbrüchlich zu befolgen, wie auch die deshalb schon bestehenden Unterhandlungen aufsthätigste zu betreiben, und in der kürzestmöglichen Frist zu beendigen; wo aber noch keine Unterhandlungen eingeleitet sind, solche unverzüglich eintreten zu lassen. «

Eben dieser Artikel ward hierauf nochmals in Frankfurt beim deutschen Bundestage am 3. August d. J. zur Umfrage gebracht, und nachdem sämmtliche Stimmen dessen Annahme wiederholt verlangten, förmlich zum deutschen Bundesgesetz erhoben.

Diese nochmalige Annahme und feierliche Bestätigung der Verträge zu deren Vollziehung die Central-Rheinschiffahrts-Commission berufen ist, bleibt ein redender Beweis, welch ein hohes Interesse allgemein auf die Beendigung unserer Arbeiten gelegt wird: sie ist zugleich eine ernste Aufforderung an die Central-Commission, im Vertrauen auf die allgemeine Zusammenwirkung, kein Mittel unversucht zu lassen, was geeignet ist, den bedauerlichen Stillstand in unseren Verhandlungen aufzuheben.

Desshalb trage ich dann vorerst darauf an: dem königl. preussischen Herrn Bevollmächtigten bemerklich zu machen, wie die Central-Commission allerdings jetzt noch, seit dem 12. März 1819, wo sie mit dem königlich niederländischen Herrn Bevollmächtigten übereingekommen ist, auf die schon oft angekündigte preussische Erklärung harret, und deshalb in keinem Theil ihrer Aufgabe vorangehen kann, wie sie aber desto bestimmter erwartet, dass nunmehr, nach Verlauf

einer so langen Zeit, die angekündigte königlich preussische Erklärung geeignet seyn werde, die ganz nutzlos verzögerten Verhandlungen der Central - Commission zu beendigen, wesshalb dann der königlich preussische Herr Bevollmächtigte zu ersuchen seyn wird, diesen Beschluss an seinen allerhöchsten Hof einzuberichten.

BAYERN. Heute vor acht Wochen hat der königlich preussische ausserordentliche Gesandte und bevollmächtigte Minister Herr von ZASTROW Excellenz dem königl. baierischen Staats - Ministerium des Aeussern vorläufig angekündigt: dass der Entwurf zu einem definitiven Reglement in Kurzem bei der Central - Commission in Mainz vorgelegt werden würde.

CONCLUSUM.

Die Central - Commission tritt dem vorgeschlagenen Beschluss durchaus bei, und ersucht den königlich preussischen Herrn Bevollmächtigten, die Antwort des königlich preussischen Hofes möglichst bald einzuholen.

PREUSSEN. Ich werde mich beeilen vorstehendes meinem allerhöchsten Hofe vorzulegen.

N.º XXIII.

Bestimmungen über die Frage: Die Rückfrachten der Kleinschiffer überhaupt, und in specie der Kohlenschiffer - Stinnes betreffend.

172tes Protocoll vom 5. May 1820. §. II.

BADEN. Nach den Art. 19, 20 und 21 der Convention von 1804 darf kein Kleinschiffer mit Gegenständen des wechselseitigen Verkehrs einen der Stationshäfen überfahren. Dass der französische Minister im Jahr 1809 einseitig zum Vorthail Frankreichs den Transport der Steinkohlen von Kleinschiffen auf einer Stromstrecke tolerirt hat, für

die sie nicht patentisirt sind, war dem Octroi - Vertrag zuwider. Weder der ehemalige Fürst Primas, noch die Regierungen, welche die einstweilige Fortdauer der Konvention von 1804 stipulirten, haben ausdrücklich oder stillschweigend irgend eine Ausnahme zum Vorthail preussischer Producte oder Fabricate genehmigt.

Da kein anderer rechtlich begründeter status quo, in Hinsicht der kleinen Schifffahrts - Befugnisse existirt, als wie er den Art. 19, 20 und 21 der Konvention von 1804 gemäss ist, da ich auch keinen andern als solchen verstand, und verstehen konnte, als die Minorität im Protocoll vom 15. October 1819 ein schönes Beispiel gab, das mit dem Benehmen der Minorität in den Protocollen vom 20. 30. Juli und 4. August 1819 in starkem Kontraste stand, und da endlich, wenn diese bisherige einseitige und willkührliche Tolleranz jetzt eine Genehmigung erhalten soll, das was zum Vorthail Preussens gilt entweder auch für Nassau gelten oder ganz aufhören muss; so kann ich es nur als eine Verletzung der Octroi - Konvention ansehen, wenn ohne Zustimmung aller Rheinuferstaaten den Kleinschiffen überhaupt und dem Stinnes insbesondere, durch eine in diesem Fall nicht gültige Majorität der Central - Commission gestattet werden wollte, mit Kohlen - Transporten, die angewiesene Stromstrecken, der Konvention von 1804 zuwider, zu überschreiten. Sehr gerne bin ich aber bereit, und der Zustimmung meines höchsten Hofes versichert, um zu allem mitzuwirken, was dem wechselseitigen Verkehr zum Besten, durch eine der gegenwärtigen Verhältnisse im Cöllner Hafen angemessene Modification der Art. 19, 20 und 21 der Konvention von 1804 geschehen kann.

BAYERN. Sieht aus den Umständen und der Erklärung des Herzoglich Nassauischen Herrn Bevollmächtigten, dass die Freilassung des Schiffes von Stinnes in Kaub nachdem begünstigten Beschlusse erfolgte, der die Stadt Cölln zur Erleichterung des dortigen Umschlags er-

lassen hat, der aber bis auf den heutigen Tag durch den königl. preussischen Herrn Bevollmächtigten noch nicht anerkannt ist.

FRANCE. Le Status quo doit être maintenû aussi longtems, qu'il n'a pas été modifié ou remplacé par le nouvel ordre de choses voulu par les articles 27 et 51 de l'acte du congrès de Vienne.

Par cette raison, le soussigné demande l'exécution intégrale des Art. 19, 20 et 21 de la convention de 1804.

D'après ces articles et notamment l'art 19, les frères Stinnes sont à renvoyer de leur demande, car n'étant que bateliers de la petite navigation, patentés pour le Bas-Rhin, ils n'ont pas le droit, de passer devant un port de station.

Il faut conclure de là, que s'ils ont passé effectivement un de ces points, ce n'est que par une simple tolérance de la part des ports de station et non par une concession des droits, qui leur a été faite. Cette tolérance ne peut motiver un titre légal, pour étendre, aux dépens d'autres bateliers et sur d'autres denrées que celles, qui ont procuré cette exception à la règle commune, l'exercice de cette faveur.

HESSEN. Es ist keinem Zweifel unterworfen dass die fragliche Verfügung der Verwaltungs-Commission lediglich nach der Convention von 1804 beurtheilt werden muss, als welche dermalen noch provisorisch besteht, und aufrecht erhalten werden muss.

Nach deren Art. 19, 20 und 21 erscheint solche Verfügung, als dem Gesetze vollkommen gemäss und ist daher allerdings in diesem Sinne der Verwaltungs-Commission zu rescribiren. Die weiter berührte Frage, wegen der Kohlenschiffe, kann, als zu dem vorliegenden Gegenstande, dermalen nicht nothwendig gehörig, demnächst auch in Separato erwogen werden.

NASSAU. Der herzogliche Hof nimmt an jedem Fortschritte zur Erreichung der für den wechselseitigen Verkehr der Rheinländer so wohlthätigen Schifffahrtswfreiheit lebhaften Antheil, und wird dahin fül-

rende Einrichtungen fremder Rheinstaaten auf der herzogl. nassauischen Rheinstrecke beständig unterstützen. Man hat daher seiner Zeit mit Vergnügen vernommen, dass alle Landesprodukte ohne Umschlag an Cöln vorbeigelassen werden, und dass dadurch ein wechselseitiger unmittelbarer Verkehr zwischen dem Unter- und Mittelrhein möglich geworden ist, der sich jetzt schon durch den Absatz der Ruhrer Kohlen in unserer Nähe und durch Rückladungen von Landesprodukten etabliert. Ich soll daher darauf antragen, dass die Central-Commission auch ihrer Seits einen solchen Verkehr wohlwollend und im Interesse aller committirenden Staaten unterstützen wolle; in welchem Sinne denn die dermal zu fassende Entschliessung auf die vorliegende Reklamation zu verabfassen wäre. Zur näheren Berichtigung des Standpunktes der Sache bemerke ich, dass die Art. 19, 20 und 21 der Convention von 1804, die kleine Schifffahrt betreffend, nicht anders, als wie Wirkung mit der Ursache zusammenhängen, und dass so die Modifikationen beim Umschlagszwang sich auch nothwendig auf die Gränzen der kleinen Schifffahrt ausdehnen müssen. Wenn daher die königlich preussische Oberpräsidentatur in Cöln im wohlverstandenen Interesse der königlich preussischen Rheinlande, den Produkten-Verkehr zu Wasser für frei erklärt hat, so forderte Buchstaben und Geist schon der Convention von 1804 und noch vielmehr die Convention von 1815, dass man von Seiten anderer Staaten den nothwendigen Folgen aus dieser Modifikation des Umschlagszwangs kein Hinderniss in den Weg lege. Wenn die Verwaltungs-Commission den von den Regierungen gestatteten Verkehr der Kleinschiffe des Unterrheins mit dem Mittelrhein hindern will; so stellt sie sich auf einen Standpunkt, welcher ihr nicht gebührt. Es ist nicht an ihr, nach eingetretener wesentlicher Veränderung in der Lage der Sache, und so hier, nach erfolgter Modifikation des Cölner Umschlags Verträge zu interpretiren und den Rheinstaaten neue Maasregeln als vertragsmässig aufzudringen, welche sie als solche noch nicht anerkannt haben. Ich muss also förmlich dagegen protestiren, wenn

die Verwaltungs-Commission der Meinung seyn sollte, dass auf der herzoglich nassauischen Rheinstrecke in Cöln gestattete Ausnahmen vom Umschlag durch Arrestationen beladener, und den neu eröffneten Verkehr betreibender Schiffe erwiedert werden könnten.

PAYS-BAS. Considérant, que l'houiller Stinnes de Ruhrort, batelier de la petite navigation n'est en droit, aux termes des art. 19 et 21 de la convention de 1804, encore en vigueur, que d'exploiter la navigation, qui a pour objet les relations mutuelles des ports et pays des deux rives, situés entre Cologne et les frontières des Pays-Bas.

Considérant que si par suite d'une simple tolérance, qui accorde aux embarcations chargées de houille le passe de bout à Cologne, le batelier Stinnes excède les limites conventionnelles de la petite navigation du Bas-Rhin, à laquelle il est autorisé, il empiète effectivement sur la navigation *d'amont* du *moyen* Rhin, qui compète soit à l'association des bateliers de Cologne, soit aux bateliers autorisés suivant l'art. 21 à exploiter la petite navigation du moyen Rhin, c. à. d. de l'espace compris entre Cologne et Mayence.

Considérant, que si cette tolérance existante depuis nombre d'années est maintenue dans l'intérêt majeur des consommateurs du combustible en question, il est d'autant plus juste, de pourvoir à ce que les ayant droit à l'exercice de la navigation du moyen Rhin, frustrés déjà par suite de la dite tolérance d'une partie des transports *en amont*, ne soient pas de même lésés dans leur droit à faire les transports *en aval*, sur le dit rayon du fleuve.

Par ces motifs mon vote est, que la tolérance, dont jouit *en amont* sur le *moyen Rhin* l'houiller Stinnes, appartenant à la petite navigation du *Bas-Rhin*, n'autorise pas aussi une participation *aux transports en aval* sur le dit *moyen Rhin* au préjudice des bateliers appelés par la convention de 1804, à exploiter la navigation de ce rayon du fleuve.

N.º XXIV.

Unter dem 28. Juli in der 178ten Sitzung, §. VI., gab der königl. preussische Herr Bevollmächtigte folgende Erklärung hierauf:

PREUSSEN. Meine Regierung hat, durch dringende Vorstellungen der Schiffer-Stinnes zu Ruhrort, in Betreff des ihnen abgesprochenen Rechtes, auch auf dem Mittelrhein Rückladungen einzunehmen, veranlasst, diese Angelegenheit, worin ich mich bisher ohne ausdrückliche Instruktion, mithin nur *sub spe rati* benommen, nebst allem, was dabei mit zur Sprache gekommen ist, einer näheren Erörterung unterzogen, und mich nunmehr beauftragt, Nachstehendes darüber zu Protokoll zu geben.

Die preussische Regierung ist zwar weit davon entfernt, Veränderungen desjenigen Status quo, dessen vorläufige Beibehaltung durch Art. 31 der Wiener Rheinschiffahrts-Akte angeordnet ist, auf eine der letzteren zuwiderlaufende Weise das Wort reden zu wollen. Auf der andern Seite vermag sie aber auch nicht, wie von einigen Mitgliedern der Central-Commission in der vorliegenden Angelegenheit zu geschehen scheint, das Prinzip der Beibehaltung jenes Status quo so ausgedehnt zu verstehen, dass nach selbigem auch solche Abänderungen oder Modificationen in einzelnen Bestimmungen der Convention vom 15. August 1804, welche im Laufe der seitdem verflossenen Jahre bis 1815 eingetreten und befolgt worden sind, als gar nicht vorhanden betrachtet werden müssten. Die Bestimmung der Wiener Rheinschiffahrts-Akte, die Convention vom Jahr 1804 vorläufig zu befolgen, bezieht sich natürlich nur auf die Convention, *wie solche* in der neueren Zeit in Wirksamkeit gestanden hat, und alles, was davon in der Folge auf gültige Weise näher bestimmt worden, gehört nothwendig mit zu dem jetzigen Status quo. Es kommt daher zur Beurtheilung der fraglichen Angelegenheit hauptsächlich darauf an:

- 1) Den Status quo der Rechte der Kleinschiffer zur Zeit des Wie-

nér Congresses auszumitteln. Die Convention von 1804 hatte im Art. 3 das Umschlagsrecht der Städte Mainz und Cöln beibehalten, und, in den Art. 4 und 5, in ausdrücklicher Beziehung hierauf (*en vertu de cette disposition*) Cöln und Mainz als Stationshäfen für alle Fahrzeuge ohne Unterschied bestätigt. Die ganze Eintheilung der Schifffahrt beruhete hierauf, und stand damit, wie der herzogl. nassauische Commissarius sehr richtig bemerkt, in dem Zusammenhange der Wirkung zur Ursache. Was daher in Beziehung auf die Ausübung des *Umschlagsrechts* in der Folge modificirt wurde, konnte auch nicht ohne Folgen für die *Schifffahrts-Berechtigung* bleiben. Eine solche Modifikation ist nun dadurch entstanden, dass auf dringende Beschwerde über die Anwendung des Umschlagsrechts, von dessen Strenge die Stadt Cöln nichts nachlassen wollte, von den beiden betheiligten Gouvernements durch Bestimmungen vom 20. April und 7. November 1809 eine Menge Landesprodukte vom gezwungenen Umschlage, und zwar zu Berg und zu Thal, in eben der Art befreit wurden, wie sie schon früher, vor Einführung des Octroi, davon befreit gewesen waren. Augenscheinlich erlitten hiedurch auch die Bestimmungen der Art. 19 und 21 der Convention vom 15. August 1804 mittelbar eine Modifikation; denn wenn die Schifffahrt auf dem Rhein überhaupt in bestimmte Strecken abgetheilt, und den Kleinschiffen nur die Schifffahrt respective zwischen Strasburg und Mainz, zwischen Mainz und Cöln, und zwischen Cöln und der niederländischen Gränze durch die Convention ursprünglich angewiesen worden war, die Bestimmungen vom 20. April und 7. November 1809 aber gleichwohl verstatteten, mit den vom Umschlag befreiten Landesprodukten dem Stationshafen von Cöln vorbeizufahren, so folgte daraus nothwendig, dass es den, dergleichen Gegenstände führenden Kleinschiffen auch gestattet seyn müsste, die ihnen in ihren Patenten bezeichneten Rayons zu überschreiten. War aber dieses erlaubt, so ist auch nicht abzusehen, was die Kleinschiffer, welche Cöln passirt hatten, an Rückladungen anderer, gleichfalls vom Umschlage befreiten Produkte ausserhalb der

Stationshäfen gesetzlich hätte hindern können. Die Convention von 1804 kennt, ausser den in den Stationshäfen bestehenden Umschlagsrechten, und den damit zusammenhängenden Schiffergilden und Rangfahrten, keine Beschränkungen der Schifffahrt. Die kleine Schifffahrt ist, nach Art. 20, für *alle Schiffe* beiderseitiger Ufer frei, und es wird nur gefordert, dass die Kleinschiffer mit einem Erlaubnisschein unter Autorität ihrer respectiven Landesherrn versehen sind. Sie haben und brauchen keinen gesetzlichen Verband, das Verladen hängt lediglich von dem Versender und ihnen ab, wogegen sie nur auf Tourfahrten in den Stationshäfen keinen Anspruch nehmen können. Ein Kleinschiffer daher, welcher mit dem im Art. 20 vorgeschriebenen Erlaubnisscheine versehen und umschlagsfreien Produkten dem Hafen von Cöln vorbeigefahren ist, kann, der Natur der Sache nach, ähnliche Produkte, wo er sie findet, ausserhalb den Stationshäfen zur Rückfracht einladen, ohne deshalb einer besondern Erlaubniss zu bedürfen, und dieses ist der Status quo des Rechts der Kleinschiffer, welchen die preussische Regierung, in Folge der Bestimmungen der Wiener Congress-Akte, auch abgesehen von dem neu zu entwerfenden definitiven Reglement, aufrecht zu halten sich verpflichtet sieht.

2) Beurtheilt man hiernach den speciell vorliegenden Fall der Schiffer Stinnes, so erscheinen die von der provisorischen Verwaltungs-Commission gegen sie verschiedentlich ergriffene Maasregeln ganz ungerechtfertiget. Die erhobene Frage, »ob die Steinkohlen, welche diese Schiffer führen, künftig dem gezwungenen Umschlage zu Cöln unterworfen seyn sollen?« gehört keineswegs zur Competenz der Commission, denn die ungehinderte Vorbeifahrt vor Cöln mit Kohlen und den übrigen in den Bestimmungen vom 20. April und 7. November 1809 genannten Gegenständen ist, ein begründetes Recht, welches zum Status quo gehört. Die preussische Regierung wird daher auch eben so wenig, als die herzoglich nassauische, es künftig dulden, dass von den auf ihrer Rheinstrecke befindlichen Octroi-Bureaux solche An-

weisungen der provisorischen Verwaltungs - Commission, wie in Hinsicht der Schiffer Stinnes ergangen, und welche so augenscheinlich ihre Befugniss überschreiten, und die den Unterthanen der Uferstaaten zustehende Berechtigungen beschränken, befolgt werden. Es versteht sich von selbst, preussischer Seits, dass hierbei kein ausschliesslicher Vorthail für eigene Unterthanen beabsichtigt wird, und dass jedem Schiffer anderer Uferstaaten, welcher mit umschlagsfreien Producten Cöln vorbeigefahren ist, die Rückladungen von Landesproducten frey steht. Nach eingezogenen Nachrichten sind auch wirklich 16 Gilde und 5 Kleinschiffer von Mainz mit 52400 Zentner.

2 Bauernschiffe von Basel 2260 id.

2 dergleichen von Schröck 1355 id.

13 Kleinschiffer von Mannheim 8475 id.

Zusammen 44486 Zentner

im Jahr 1819 vor Cöln vorbeigefahren, und keinem derselben sind auf dem preussischen Gebiete Rückladungen von Landesproducten verweigert worden. Ebenso sind von *niederrheinischen* Schiffen, worunter die meisten *Holländer* waren *oberhalb* Cöln, und hauptsächlich innerhalb der preussischen Uferstrecke, 185596 Zentner umschlagfreie Producte geladen worden.

5) Unter diesen Umständen ist es der preussischen Regierung unerwartet, dass bei Gelegenheit der Discussion über den vorliegenden Gegenstand sogar das Recht der Stadt Cöln, in Hinsicht mehrerer Gegenstände noch weiter auf die Ausübung des Umschlags zu verzichten, von einigen Seiten als zweifelhaft dargestellt worden ist. Der Beschluss des Oberbürgermeisters zu Cöln vom 24. August 1818 hatte den doppelten Zweck einmal, mehrere Local-Stappel-Misbräuche in Erhebung der Gebühren abzuschaffen über deren Fortbestehen selbst von der Central - Commission Beschwerde geführt wurde, dann aber auch denjenigen, unter den damaligen Verhältnissen einige fernere

Erleichterungen des Umschlagsrechts eintreten zu lassen, um einen sprechenden Beweis zu geben, dass die Stadt Cöln, bei möglichster ihres vorläufig noch bestehenden Rechts, dennoch gerne dazu beitragen wolle, den Verkehr mit teutschen Landesproducten zu erleichtern, und dass sie zu diesem Zwecke bereit sey, noch vor dem Zeitpunkte, in welchem Preussen zur definitiven Einstellung des Umschlagszwangs sich verpflichtet finden werde, einige finanzielle Vorthelle fahren zu lassen. Die höhere Genehmigung des hiernach erlassenen Beschlusses vom 24. August 1818, konnte keinem Anstande unterliegen, und erfolgte auch unbedenklich. Wäre von einer weiteren Ausdehnung des Umschlagsrechts, etwa von einer Aufhebung der Bestimmungen vom 20. April und 7. November 1809, die Rede gewesen, dann aber auch nur alsdann hätte die Intercession der Central-Commission eintreten können. Ein theilweiser *Verzicht* auf ein Privilegium, welches noch besteht, eine freiwillige Erleichterung des wechselseitigen Verkehrs, kann aber nicht Gegenstand der Dazwischenkunft der Central-Commission, oder an ihre Einwilligung gebunden seyn, und es hat Niemand ein Recht gegen solche Maasregeln Einspruch zu thun, da nach den gewöhnlichsten Rechtsgrundsätzen es Gegenstand der freien Willkühr ist, von seinen Rechten und Privilegien Gebrauch zu machen oder nicht, und die Convention vom Jahr 1804 das Gegentheil hiervon, in Hinsicht des Cölner Umschlags, keineswegs bestimmt hat.

Eine Meinung, dass die fragliche Verfügung den Status quo des Umschlagsrechts nur zu Gunsten der Kleinschiffer verändere, würde nicht richtig seyn, weil die theilweise Aufhebung des Umschlags darinn zu Gunsten aller Schiffer, folglich auch der Gildeschiffer, erfolgt, und die sub 2 mitgetheilten Angaben beweisen, welchen Gebrauch letztere davon machen. Die ausdrückliche Wiederlegung einer Besorgniss endlich, dass die Aufhebung des Umschlags für einzelne Gegenstände einen nachtheiligen Einfluss auf die Erfüllung der übernommenen Verbindlichkeit, die Umschlagsrechte zu Cöln in ihrem ganzen

Umfange aufheben zu lassen, äussern könne, ist um so überflüssiger, als die preussische Regierung, ihren Verpflichtungen auch hierinn getreu, oft genug schon den Zeitpunkt der künftigen Aufhebung jener Rechte bestimmt bezeichnet hat

C O N C L U S U M.

Die Central-Commission nimmt die gegenwärtige Eröffnung des königl. preussischen Hofes zur Nachricht an, und theilt dieselbe der Verwaltungs-Commission mit, um sich darnach zu bemessen; erneuert aber bei dieser Veranlassung ihre dringende Forderung, dass das längst rechtlich nicht mehr bestehende Umschlagrecht von Cöln der Vorschrift der Congressacte gemäss, unverzüglich gänzlich aufgehoben werde.

HESSEN. Hält sich das Protokoll offen.

PAYS-BAS. Persistant dans mes principes et sur le sens clair et littéral du traité de Vienne et de la convention de 1804, tel que l'art. 51 nous prescrit de la maintenir, et me référant à mes vôtres antécédens sur les divers points, que contient la note, que M.^r mon très-honoré collègue de Prusse vient de donner au protocole, je dois me réserver mon explication ultérieure sur le contenu, en adhérant à la dernière partie de la conclusion de la Commission centrale, concernant la relâche forcée de Cologne.

PREUSSEN. Bezieht sich, hinsichtlich des letzten Absatzes dieser Conclusion, auf den §. III. des 174ten Protokolls vom 12. Mai letzthin und auf das Finale seiner heutigen Eingabe.

Note du Commissaire des Pays-Bas, concernant l'arrêté du Bourguemaitre de Cologne du 24 août 1818, qui affranchit plusieurs objets de la relâche forcée de Cologne.

180.^e séance, §. 1., du 11 août 1820.

PAYS-BAS. J'ai vû avec plaisir par la note, que M.^r mon très-honoré collègue de Prusse a dictée au procès-verbal du 28 juillet dernier,

178.^e séance, que le gouvernement de Prusse, en attendant l'exécution de l'acte de Vienne, reconnoît le principe du maintien provisoire du status quo, sous la convention de 1804, à l'époque de la conclusion de l'acte de Vienne.

D'accord avec lui sur ce que les modifications, que l'obligation de rompre charge (Art. 3 de la convention de 1804) a subies avant 1815, font partie du dit status quo, puisqu'elles ont eû lieu *d'une manière légale* par suite des arrangemens, *convenus* le 20 avril et 7 novembre 1809 entre les deux *gouvernemens intéressés*, il m'est par contre impossible, pour rester conséquent, de considérer également comme faisant partie du status quo légal, les modifications qui se trouvent ajoutées aux premières par l'arrêté du Bourguemaitre de Cologne du 24 août 1818.

La convention de 1804 ne contient aucune disposition, qui donne au Maire (présentement Bourguemaitre) de Cologne le droit, de modifier un article quelconque, et par conséquent aussi pas l'art. 5 de cette convention, qui conserva les établissemens de relâche existans dans la dite ville, en vue de police de navigation et d'utilité de commerce, mais nullement (voir l'art. 8) pour le rendre tributaire de cette ville de station.

Au contraire, tout changement de dispositions de la convention de 1804 devoit, aux termes de ses art. 129 et 130, être le résultat d'un commun accord entre les parties contractantes, lequel à plus forte raison étoit nécessaire pour toute modification de l'obligation de rompre charge, puisqu'une telle modification devoit produire, ainsi que M.^r mon très-honoré collègue de Prusse l'observe très-judicieusement, des suites sur les autorisations de l'exercice de la navigation et par conséquent entraîner des changemens dans le dispositif de plusieurs autres articles de la convention de 1804.

Depuis l'existence de l'acte de Vienne la convention de 1804 ne peut plus subir des modifications, qu'en vertu et d'après les prescrits

de ce nouveau traité, lequel veut (art. 31) que tous les changemens provisoires à opérer, soient indiqués par une instruction intérimaire, que la Commission centrale est chargée de faire émaner au nom de tous les états riverains. Il en résulte, que ni d'après la convention de 1804, ni d'après celle de Vienne le Bourguemaitre de Cologne n'est compétent de modifier à son gré aucune disposition de la dite première convention.

On observe de plus, que, quant à l'art. 3 d'icelle (l'obligation de rompre charge) in specie, il ne pouvoit plus être question le 24 août 1818 d'une *rénonciation partielle et volontaire à un privilège encore existant* (termes de la dictée de mon très-honoré collègue M.^r le Commissaire de Prusse) en faveur de certains produits des états riverains *allemands*, attendu que le privilège invoqué se trouvoit déjà aboli depuis le 24 mars 1815 par un traité public, dans toute son étendue et pour la *France* et les *Pays-Bas* aussi bien, que pour les états riverains *allemands*. On devoit donc être bien loin de s'attendre, que l'approbation supérieure auroit été accordée sans hésiter au-dit arrêté du Bourguemaitre de Cologne, qui se trouve évidemment en opposition avec les deux conventions suscitées, et change illégalement le statusquo conventionnel, dont le gouvernement de Prusse vient de professer le maintien provisoire.

Ce changement illégal du status quo, opéré par le Bourguemaitre de Cologne par rapport à l'obligation de rompre charge, ne peut et ne doit pas produire, à l'instar des modifications, qui ont eû lieu d'une manière légale, des suites sur les autorisations de l'exercice de la navigation, il ne peut et ne doit pas profiter ni au batelier Stinnes, ni à aucun autre batelier.

Je me réfère du reste à mon vote du 5 mai dernier, dans lequel en avouant, en vertu du statusquo, la légitimité du passe débout devant Cologne, dont jouit la houille, j'ai énoncé mon opinion sur la question des changemens de retour dans le cas, où un batelier, profitant du passe débout, est sorti du rayon du Rhin, pour lequel il est patenté.

Tout en ajoutant foi à l'assurance, dont M.^r le Commissaire de Prusse termine sa dictée, qu'il n'y a aucun motif de crainte sur l'influence désavantageuse, que pourroit avoir la suppression partielle de la relâche forcée pour certains objets, sur l'accomplissement de l'obligation contractée de la faire cesser dans toute son étendue, je ne puis néanmoins, que persister dans mes protestations antérieures contre toute suppression partielle, par la raison, qu'elle est contraire à l'acte de Vienne, qui a prononcé la suppression des relâches dans toute leur étendue et en faveur de tous les états riverains sans exception.

Il me reste encore à dire un mot sur le changement, fait par le même arrêté du Bourguemaitre de Cologne, dans la perception des droits de grue, de quai et de balance.

Ce changement avoit pour bût, selon la dictée de M.^r le Commissaire de Prusse, d'abolir plusieurs abus, sur la continuation desquels la Commission centrale avoit elle-même porté des plaintes.

Si effectivement cet arrêté a fait cesser quelques abus, en affranchissant les cargaisons, qui passent débout, du paiement des rétributions de grue, quai et balance, un nouvel abus, plus considérable, doit avoir été occasionné par la manière, dont on tâche d'indemniser la caisse municipale du déficit dans la recette, résultant du dit affranchissement.

A en croire les avis reçus de commerçans de Cologne et d'après ce que des honorables membres de cette commission ont exposé à cet égard, le cas doit arriver, que par suite du dit arrêté du Bourguemaitre de Cologne, des marchandises, qui auparavant ne payoient qu'une fois 20 centimes par quintal à titre de droit de grue, de quai et de balance (conformément à l'art. 8 de la convention de 1804) payent maintenant le double de cette rétribution, savoir 40 centimes par quintal.

Je propose à M.^r le Président temporaire, d'inviter M.^r le Commissaire de Prusse, de vouloir bien donner à la Commission centrale des renseignemens précis sur cet objet.

Beschluss der Central-Commission vom 25. August 1820 die Befugnisse der Kleinschiffer betreffend.

Die provisorische Verwaltungs-Commission wird andurch beauftragt, anstatt des von ihr vermittelt Bericht vom 10. d. M. in Antrag gebrachten *Beschlusses*, folgende *Bekanntmachung* sowohl an alle Erhebungs-Aemter, als an die Gilderäthe und Stations-Kontroleurs zu erlassen:

» Auf den Grund einer der Central-Commission durch den
 » königlich preussischen Bevollmächtigten gemachten Eröffnung, erklärt
 » sie, dass in Erwartung des vollständigen Vollzugs der bestehenden
 » Verträge, sämmtlichen den Rhein zu befahren geeigneten Schiffen,
 » von nun an, gestattet sey, mit allen Gegenständen, ohne umzuschlagen
 » an Cöln vorbei zu fahren, welche sowohl in Gemässheit der frühern
 » Bestimmungen vom 20. April und 7 November 1809, als durch die-
 » jenige des Oberbürgermeisters von Cöln vom 24. August 1818 sowohl
 » zu Berg als zu Thal, von dem gezwungenen Umschlag befreit worden
 » sind. «

Protestation du Commissaire des Pays-Bas contre la validité de l'arrêté du Bourguemaitre de Cologne du 24 août 1818 de l'extension des droits de la petite navigation au préjudice de la grande navigation, ainsi que de la conclusion ci-dessus.

182.^e séance, §. II. de 1.^e September 1820.

L'ouverture que M.^r le Commissaire de Prusse fit à la Commission centrale le 28 juillet dernier (178^e séance) m'avait mis dans la nécessité, de démontrer, ainsi que je l'ai fait par ma note du 11 août d.^{er} (180^e séance) que les franchises de la relâche forcée de Cologne, accordées à certains objets par l'arrêté du Bourguemaitre de cette ville, en date du 24. août 1818, changeaient essentiellement le Status quo légal de la convention de 1804 à l'époque de la conclusion de l'acte de Vienne, qu'un tel changement par une telle autorité locale, con-

traire aux art. 129 et 150 de la première convention, se trouvait également en opposition avec l'art. 31 du dit acte de Vienne, qui veut, que jusqu'à la confection et sanction du règlement définitif, la convention de 1804 soit suivie, sauf à indiquer par une *instruction intérimaire*, à émaner de la *Commission centrale*, les articles de cette convention, qui se trouvent supprimés par les dispositions de l'acte de Vienne et les nouvelles dispositions à y substituer, qu'enfin les dites franchises partielles, arrêtées par une autorité incompétente, constituaient une levée *partielle* de la relâche forcée de Cologne, contrairement à l'art. 19 de l'acte de Vienne, qui la déclare *supprimée dans toute son étendue*.

Il est impossible, que M. M. les Commissaires des états coriverains n'aient pas partagé, en leur ame et conscience, l'opinion sus énoncée sur la nullité du dit arrêté, par lequel l'autorité locale de Cologne a empiété d'une manière irrégulière sur les attributions de la Commission centrale, instituée pour mettre à exécution l'acte de Vienne.

Aussi jusqu'à l'ouverture faite par Monsieur le Commissaire de Prusse le 28 juillet dernier, cette Commission s'était abstenue de prendre connoissance officielle du dit arrêté, et lorsque M.^r le Commissaire prédit lui en annonça l'existence et l'approbation de l'autorité supérieure, qu'il avait reçue; la Commission centrale prit une conclusion à la majorité des voix, par laquelle cette ouverture de M.^r le Commissaire de Prusse fût *acceptée comme information* et communiquée à la Commission administrative, pour s'y conformer, en renouvelant toute fois ses instances pour que la relâche forcée de Cologne, qui depuis longtems était abolie de droit, le fût aussi de fait sans plus de délai, ainsi qu'il était prescrit par l'acte du congrès de Vienne.

Cette conclusion, à laquelle je n'adhérerai que pour sa dernière partie, évite une explication positive sur la validité ou la non-validité de l'acte, qui a octroyé les franchises en question, sans en repousser la jouissance effective.

Mais il me semble, qu'il n'en est pas de même de la conclusion

que la majorité de la Commission centrale, composée de M. M. les Commissaires de Bade, Bavière, Nassau et Prusse a prise le 25 août dernier au protocole administratif, après que par ma note du 11 du même mois j'avais démontré la nullité de l'arrêté du Bourguemaitre de Cologne du 24 août 1818, et que la Commission administrative, par son rapport du 10 août dernier a crû devoir appeler l'attention de la Commission centrale sur l'extension anti-conventionnelle des droits de la petite navigation, qui serait occasionnée par l'exécution de l'ordre, de se conformer au contenu de la susdite ouverture de M.^r le Commissaire de Prusse.

Cette nouvelle conclusion de la Commission centrale charge la Commission administrative, de faire la publication suivante :

» qu'en conséquence d'une ouverture faite par M.^r le plénipotentiaire de Prusse à la Commission centrale, elle déclare, qu'en attendant l'accomplissement complet du traité existant, il est permis désormais à tous les bateliers, qualifiés à naviguer sur le Rhin, de passer devant Cologne sans rompre charge, tant en amont qu'en aval, avec tous les objets, qui sont affranchis de la relâche forcée par les dispositions du 20 avril et 7 novembre 1809 que par celles du *Bourguemaitre de Cologne* en date du 24 août 1818. «

Cette publication à faire sous l'autorité de la Commission centrale renfermerait en elle l'aveu le plus complet de la validité de l'arrêté en question du Bourguemaitre de Cologne; ce serait approuver et proclamer hautement, au prix de quelques petits avantages offerts et acceptés, une levée partielle de la relâche forcée de Cologne, qui d'après la nature et l'origine des objets affranchis, excluerait indirectement les chargemens, qui arrivent du royaume des Pays-Bas, contrairement à l'acte de Vienne, qui a supprimé la relâche forcée pour tous les états riverains et contrairement aux conclusions antérieures de la Commission centrale contre toute levée partielle. Celle-ci seroit même illusoire pour les états riverains situés au dessus

de Mayence aussi longtems, que la relâche forcée de cette ville n'aura subi les mêmes modifications que celle de Cologne.

Les Commissaires de Hesse, de France et des Pays-Bas n'ont point pris part à la conclusion, par laquelle cette publication fut arrêtée, les deux derniers ont même formellement protesté contre la validité de cette conclusion *per majora* et contre le contenu de la publication, qui en devait être la suite.

Leurs protestations étaient fondées sur les motifs ci-après :

1) que par le dispositif de cette publication le Status quo de la convention de 1804, quant à la relâche forcée et à l'exercice de la navigation se trouverait changé, autrement, que dans la forme et d'après la teneur voulues par l'acte de Vienne du 24 Mars 1815, d'après le quel la convention de 1804 ne peut plus, en général, subir des modifications que moyennant l'instruction intérimaire ou le règlement définitif (sauf ce que l'art. 31 ordonne au sujet de la remise de l'administration et de l'introduction de la perception partielle) et d'après lequel encore, quant aux articles de cette convention *in specie*, qui concernent les relâches forcées, il ne peut plus être question de les *modifier* en faveur de quelques états riverains, mais de les déclarer *supprimées de droit et de fait*, dans toute leur étendue et pour tous les états coriverains.

2) que dans le cas particulier la majorité de voix ne pouvoit pas rendre valide la conclusion prise, parcequ'elle était évidemment en opposition avec les prescrits précités de l'acte de Vienne.

Il est nécessaire d'éclairer ici, en quoi consisteroient les changemens du Status quo conventionnel par rapport à l'exercice de la navigation, dont il est parlé au N.^{ro} 1 de la protestation susrélâtée.

La publication conclue, contre laquelle se dirige cette protestation, autorise, si je l'entends bien, tous les bateliers, à transporter les objets affranchis devant Cologne, sans faire la moindre distinction entre les

bateliers autorisés à exercer la petite navigation et ceux qui sont patentés pour l'exercice de la grande navigation.

Cette disposition, en tant qu'elle admet les bateliers de la *petite navigation* à faire des transports devant les ports de station, est contraire:

1) à l'art. 19 de la convention de 1804 d'après lequel les transports, qui se font d'une partie du Rhin à l'autre en passant *devant* Mayence et Cologne, appartiennent à la *grande navigation* et doivent par conséquent être faits, *avec* ou *sans* relâche, par les bateliers des deux associations, aux quelles la grande navigation est exclusivement confiée, tandis que les transports assignés à la petite navigation sont ceux, qui ne passent pas devant les stations;

2) contraire aux art. 20 et 21 de la convention de 1804, en étendant les limites, qui y sont assignées aux bateliers exerçant la petite navigation et amalgamant celle-ci avec la grande navigation.

Sans vouloir insister, à l'égard des franchises qui appartiennent au Status quo de la convention de 1804, sur une application trop rigoureuse des dispositions, qui viennent d'être citées, on ne saura du moins pas méconnaître l'obligation de l'administration supérieure, qui remplace maintenant l'ancienne direction générale, de tenir la main à ce que les bateliers, qui ne sont autorisés qu'à l'exercice de la *petite navigation*, et qui à la rigueur ne doivent pas dépasser les ports de station, ne conduisent devant ces ports d'autres chargemens, que ceux, à l'égard desquels les bateliers de la grande navigation, qui y-sont stationnés, ne prétendent pas faire valoir leur droit conventionnel, pour en faire le transport, comme c'est le cas pour la houille.

Cependant aux protestations précitées, fondées sur des dispositions positives de l'acte de Vienne, la majorité a fait la simple réplique: » que tout allégement de la navigation secondait le but du traité de » Vienne. «

L'allégement de la navigation est sans doute le but, le principe

de l'acte de Vienne, mais en tendant vers ce but, la Commission centrale ne peut pas se dispenser, de suivre la marche que le même acte lui prescrit sous le titre : Mode d'activer le nouvel ordre des choses.

L'allégation du dit principe général ne peut donc pas infirmer les protestations des commissaires de France et des Pays-Bas contre la conclusion de la majorité au protocole administratif du 25 août dernier, attendu que ce n'est pas contre l'allégement de la navigation, que ces protestations sont dirigées, mais contre le mode d'opérer cet allégement, que la majorité veut suivre et qui est contraire à celui, que l'acte de Vienne a prescrit.

Du reste, dans le cas particulier, on est bien dans l'erreur, si l'on croit, que les franchises partielles de la relâche forcée, que le Bourguemaitre de Cologne a octroyées procureraient à la navigation un allégement réel. Elles sont plutôt de nature, à produire l'effet contraire.

Car il est incontestable, que la modicité du frêt est un des moyens les plus efficaces, pour alléger et faire prospérer la navigation : or c'est la certitude, de trouver des chargemens de retour, qui contribue beaucoup à obtenir des prix de frêt modiques.

La Convention de 1804 avait du moins combiné l'institution des relâches forcées de telle manière, que l'obtention des chargemens de retour réciproques y étoit assurée.

Car en soumettant également la navigation *remontante* et la *navigation descendante* à l'obligation de rompre charge à Cologne, l'une devait procurer à l'autre des chargemens de retour.

Ce but est manqué, et on ne fait qu'empirer le système des relâches forcées, dès qu'on ouvre la barrière de Cologne à la *navigation descendante seule*, et la tient encore fermée pour la *navigation remontante*.

Car alors la première emporte au-delà de Cologne les denrées et marchandises, qui doivent former les chargemens de retour pour la *navigation en amont*, qui reste obligée, à décharger à Cologne.

Tel est cependant l'effet des franchises partielles dont il s'agit.

Car d'après la *nature* et l'*origine* des objets, auxquels elles sont accordées, ce n'est que la *navigation descendante*, qui peut en profiter, et qui diminue par-là considérablement le moyen, de donner, dans le port de Cologne, des chargemens de retour à la *navigation remontante*, venant des Pays-Bas, laquelle, n'étant pas dans le cas d'apporter de ces objets affranchis, y reste assujettie à la relâche forcée.

L'inconvénient est d'autant plus grand, que la navigation en àmont est de beaucoup plus considérable, que celle en aval.

Et cette *navigation descendante*, qui, en profitant du passe-débout, prive la navigation *en àmont* des chargemens de retour, n'y peut pas compter non plus à son tour, lorsqu'elle a dépassé Cologne.

Ce-ci suffira, pour faire voir, que les *franchises partielles* influent désavantageusement sur les prix de frêt, et minent ainsi le fondement de la prospérité de la navigation.

Cette considération s'est jointe aux prescrits de l'acte de Vienne, pour m'engager à élever la voix contre les franchises partielles en même tems, que je réclame la suppression des relâches forcées dans toute leur étendue, qui amenera d'autres arrangemens pour s'assurer réciproquement les chargemens de retour.

Persistant donc, par les motifs allégués, sur la protestation faite contre la publication conclue à la majorité des voix, et contre la conclusion elle-même, dont il est question, je prie Messieurs mes collègues, qui composent cette majorité, de prendre de nouveau cet objet en considération, et de pérer dans leur sagesse, si son importance ne leur conseillera pas, de faire surseoir à l'exécution de leur conclusion, pour mettre le tout sous les yeux de leurs gouvernemens respectifs, au lieu de précipiter une démarche de cette conséquence, non obstant les protestations de deux Commissaires pour cause de déviation de la convention de Vienne.

BADEN. Die Gründe mit welcher der königl. niederländische Herr Bevollmächtigte in der eben verlesenen Note den fraglichen Beschluss

der Central-Commission angreift, hatte ich bereits vor der Theilnahme an dessen Fassung in Ueberlegung gezogen. Unter dem Vorbehalte weiterer Erklärung, falls sie durch eine neuere Instruction nothwendig werden sollte, genügt es an folgenden Gegenbemerkungen.

Nicht der Bürgermeister zu Köln sondern das königlich preussische Gouvernement hat die Anzahl der Umschlagsfreien Gegenstände, welche die französische Regierung schon im Jahr 1809, jedoch nur ihrem Interesse gemäss, bestimmte, erweitert. Auch jetzt sind noch nicht alle Gegenstände vom Umschlage befreit, welche ihrer Natur nach, oder dem im Art. 8 der Convention von 1804 angegebenen Zwecke gemäss hiezu nicht geeignet seyn können.

Der Status quo der Convention von 1804 hat durch den Beschluss der Central-Commission keine Abänderung erleiden können; denn er ist *im Ganzen*, folglich auch in seinen einzelnen Theilen durch den Art. 19 des Wiener Vertrags aufgehoben.

Auch ohne eine interimistische Instruction kann die Central-Commission gestatten, dass von der Milderung eines odiosen, einzig nur auf städtisches Local-Interesse berechneten Privilegiums Gebrauch gemacht werde, um so mehr, wenn es nur noch factisch, nicht rechtlich besteht. Schon beim Abschluss der Convention von 1804 war es nicht die Absicht, *alle* Gegenstände des gemeinschaftlichen Verkehrs der Uferstaaten einem Stappel zu unterwerfen.

Man hat sogar in der Praxis Ausnahmen gemacht, welche in dem Beschluss des französischen Gouvernements vom 7. November 1809 nicht enthalten waren, einzig aus dem Grunde, weil Privilegien *gegen* die Schifffahrt und den Handel im *beschränctesten* Sinne interpretirt werden müssen.

Mit keinem Grunde kann der königlich niederländische Herr Commissär hier, wie in früheren Fällen, wo er anderer Meinung ist, gegen die Gültigkeit der Stimmen-Majorität nach Art. 17 der Wiener Convention protestiren; denn was die Central-Commission durch ihren

Beschluss bekannt machte, hat keine Beziehung auf den niederländischen Rheinantheil.

BAIERN. Bemerkt mit Erwartung weiterer Instruction:

Dass gleich nach Errichtung der Rhein-Octroi zwischen der General-Direction der Rheinschiffahrt und der städtischen Behörde zu Cöln über die Ausführung der Art. 5 und 6 weitläufige Verhandlungen und Erörterungen statt fanden.

Erst nach einer Menge Klagen, über die willkührliche Ausführung derselben entschied das französische Gouvernement am 7. November 1809 (indem sich bereits der Fürst Primas in einem Schreiben vom 20. April desselben Jahrs beifällig erklärt hatte) dass mehrere Landesproducte ohne Rücksicht auf die Stationen und die im 20. Art. der Octroi-Convention bezeichneten Strecken, auf dem ganzen Rheine freipassiren sollten.

Warum sollte man nun einer weitem Erleichterung in dieser Art widersprechen, die im Jahre 1818 durch die königlich preussische Regierung in Cöln verfügt wurde?

Die Rückfrachten für die Gildeschiffer werden dadurch vermindert, allein den Rhein abwärts sind die Kosten für die rückfahrenden Schiffer sehr unbedeutend, und was an den Rückfrachten für den einen Schiffer verloren geht, gewinnt der Andre. Die Rivalität wird die Frachten-Erhöhung nicht zulassen, und das Königreich der Niederlande wird wohl thun, gleiche Freiheiten und Erleichterungen jedem Grad der Schiffahrt zu gestatten.

Wie sehr wäre dem oberländischen Handel zu wünschen, dass die Arnheimer Schiffahrt noch in Gang wäre.

Schon seit dem Jahr 1806 klagen die holländischen Schiffer, dass die Vorbeifahrt mehrerer Gegenstände am Hafen von Cöln sowohl ihnen als der Octroi-Einrichtung nachtheilig seye, weil man nicht wissen könne, ob andre dem Umschlag unterworfen und ihnen zukommende Ranggüter unter diesen Landesproducten versteckt wären.

Jetzt führt man einen neuen Grund gegen diese Erleichterungen an, und stützt ihn auf die Besorgniss, dass eine stückweise Aufhebung des Umschlags die gänzliche Aufhebung verzögern werde, und dass dieses Verfahren gegen den 27. Art. der Wiener Convention streite.

Ich glaube im Gegentheil, dass diese Befreiungen und diese Erleichterungen, wenn nicht schnell doch nach und nach die neue Ordnung der Dinge, das ist die Einführung der Wiener Convention herbeiführen *müssen*, und dass dadurch der grelle Uebergang von einem Standpunct zum andern verhütet wird, der die Folge einer schnellen Abänderung wäre.

Wer kann es ferner einem Uferstaate wehren, in seinen Häfen Einrichtungen zu treffen, die einerseits die Freiheit der Schifffahrt erleichtern und anderer Seits dem Handel gefällig sind. Dieses streitet heineswegs gegen den Sinn des 27. Art. der Convention, und es wäre zu wünschen, dass die Erleichterungen, welche zu Cöln schon vor 2 Jahren getroffen wurden, im Hafen von Mainz auch endlich verfügt werden möchten, damit dadurch das Versprechen in Erfüllung gieng, welches der Grossherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte gegeben hat, dass gleichzeitig mit den Cöllnischen Umschlagsrechten die Mainzer aufgehoben würden.

Jede *Ausschliessung* eines einzelnen Uferstaates von diesen Freiheiten, wird wohl in so lange nicht statt finden, so lange der Rhein tractatenmässig als ein gemeinschaftlicher Strom für die ungehinderte Schifffahrt der Uferstaaten und den freien Handel aller Nationen anzusehen ist.

Unter dieser Bemerkung bestätigte ich meiner Seits, den von der Central - Commission in fraglichem Gegenstande genommenen Beschluss.

PAYS-BAS pour la FRANCE. Se réfère aux insertions antérieures sur cet objet se tenant le protocole ouvert.

HESSEN. Bezieht sich auf die über diesen Gegenstand zu erhaltende, und in den Protokollen vom 28. Juli und 25. August lezthin reservirte Instructionen.

NASSAU. Da der königlich preussische Herr Bevollmächtigte gleichzeitig bei der Eröffnung wegen den Befreiungen von dem Umschlag in Cöln die Versicherung im Namen seines allerhöchsten Hofes wiederholt hat, dass diese Neuerungen den baldigen Vollzug der Wiener Convention nicht verzögern sollen, so glaube ich, dass der Inhalt der Note des königlich niederländischen Herrn Bevollmächtigten keinen Gegenstand zu neuen Deliberationen abgeben könne.

PREUSSEN. Indem ich dem eben verlesenen Vortrag die gebührende Aufmerksamkeit zu widmen nicht verfehle, und mich beeilen werde, denselben meinem Hofe vorzulegen, habe ich die Ehre zu bemerken, dass nur ein vergleichendes Verzeichniss der vom gezwungenen Umschlag zu Cöln, sowohl zu Berg als zu Thal, befreiten Gegenstände nachweisen kann, in wie ferne die Bemerkungen über die Wahrscheinlichkeit der Vertheuerung der Frachten Grund haben.

Immittelst kann ich nicht umhin, bei dieser Gelegenheit neuerdings meine lebhafteste Bekümmerniss darüber an den Tag zu legen, dass man nicht gleich in den ersten Monaten unseres Zusammentritts gefühlt hat, wohin uns das angenommene System führen müsse:

- 1) Preussen dahin zu bringen, den gezwungenen Umschlag zu Cöln auf anderem Wege, als dem des definitiven Reglements aufhören zu lassen; und
- 2) der königlich niederländischen Regierung das Recht an der Verwaltung des *conventionellen Rheines* vor dem obgedachten Zeitpunkt Theilzu nehmen, zu zugestehen; ohne dass das nämliche Recht den Uferstaaten dieser Rheinstrecke, gegenseitig für den *niederländischen Rhein* zugestanden würde.

Ich stimme übrigens gegen die Suspension des Vollzugs des Beschlusses vom 25. August d. J.

BADEN, BAYERN, NASSAU. Die Bevollmächtigten von Baden, Baiern und Nassau bemerken auf die preussische Abstimmung, dass gerade in dem, was geschehen, der Beweis liege, wie der Umschlag

auch vor dem definitiven Reglement aufgehoben werden kann, wie es die Convention wirklich vorschreibt.

PAYS-BAS. Sur ce que M.^r le Commissaire de Prusse vient de dire au sujet de la levée de la relâche forcée de Cologne, je me réfère outre plusieurs antécédents à la proposition conciliatoire pour la levée de la dite relâche, que M.^r le Commissaire de Prusse a fait le 30 août 1817, et qui alors fut acceptée par le Commissaire des Pays-Bas au 62.^e protocole suivant du 5 septembre 1817, §. 1.

Pour ce qui regarde l'administration, il se réfère à ses dictées antérieures sur ce sujet; pour le reste il se tient le protocole ouvert pour lui et la France.

PREUSSEN. Ich begnüge mich, *mich an meine Declaration vom 8. September 1818 zu beziehen.*

CONCLUSUM.

Die Verfügung der Central-Commission vom 25. August an die Verwaltungs-Commission wegen der Befreiung vom Cölner Umschlage, bleibt in ihrer Kraft bestehen.

N.^o XXV.

178tes Protocoll vom 28. Juli 1820 §. V. die Arnheimer Geschwindigkeit betreffend.

BAYERN. Mehrere Städte des Rheins, des Nekars und Mains bezeugen aus Gründen, dass durch die Aufhebung der Arnheimer Geschwindigkeit, die bisherige schnelle Versendung der Waaren aus den Seehäfen nach dem Oberlande leide.

Diese Arnheimer Fahrt gehört zur kleinen Schifferei, und in dieser Hinsicht steht sie vollkommen unter der königlich niederländischen Polizey.

Allein in so ferne der Handelsverkehr im Ganzen und der Niederlande insbesondere mit solchen Einrichtungen in Verbindung steht, kann es den betheiligten Regierungen nicht uninteressant sein, über solche Verhältnisse nähere Aufschlüsse zu erhalten, und Nachbarstaaten, die zum Vereine gehören, haben einen Grund solche Aufklärungen zur geeigneten Kenntniss gelangen zu lassen.

Diese Schifffahrt hat nämlich in weit kürzerer Zeit die Waaren von Amsterdam zum Oberrhein gebracht. Sie hat geringere Frachtpreise gesetzt und dadurch der bestehenden Gildeschifffahrt zum Vortheile des Handels, eine Concurrrenz gebildet. Warum hat, (so fragt man mit Recht wenn man den Eingang des Gesetzes gelesen hat, welches die Arnheimer Fahrt aufhebt) selbst der Handelsstand und die Handelskammer in Amsterdam gegen diese Geschwindfahrt sich erklärt?

- » die durch diese Fahrt hervorgebrachte Concurrrenz machte bei
- » den Gildeschiffen die Herabsetzung der Frachten nothwendig.
- » Die Amsterdamer Handelskammer, welche bisher die Frachten
- » zu Berg allein bestimmte, hatte durch diese Concurrrenz-Fahrt
- » einen Rivalen in der Frachtregulirung. «

- » Auch soll der Fall eintreffen, dass die Handelsleute zum
- » Theil dem Schiffer auf die Fracht selbst Abzüge machen; bei
- » möglichst durch die Concurrrenz herabgesetzter Fracht lassen sich
- » Schiffer keine Abzüge gefallen. «

Auf diese Weise hat die Arnheimer Geschwindfahrt in Holland kein Glück machen können, ja da man auf diesem Wege schnell und bestimmt in kurzen Zeitraumen frische Waaren aus Holland haben konnte, so machten die Oberländer Kaufleute seitdem zu Theil kleinere aber öftere Bestellungen. Dies genirte die Grosshändler der Seehäfen, weil denselben ohne grösseren Gewinn mehr Mühe gemacht würde.

Die Arnheimer Geschwindfahrt machte gleich bei Anfang ihrer

Entreprise schnelles Glück weil erstens seit 1818 die grosse Schleuse an der Waart $1 \frac{1}{3}$ Stunde von Utrecht in gänzlichem Verfall ist, und nur Fahrzeuge kleinerer Gattung, die an ihre Stelle gekommene Nothschleusse passiren können. Die Amsterdamer und Cölner Beurtschiffer müssen seitdem den eben so schwierigen als weit grösseren Umweg über das Harlemer Meer nehmen, und kommen statt sonst über Arnheim, nun über Dordt und Nimwegen auf die Route nach Cöln. Dieser Weg kann nur segelnd bei günstigem Winde, zurückgelegt werden, ja manche Stellen fordern gerade zu entgegengesetzten Wind, und noch dazu von ganz bestimmter Richtung, auf welchen daher immer mehr oder weniger gewartet werden muss.

Dieser nothgedrungene Umweg der grossen Schiffe giebt zweitens, zu einem neuen Hindernisse Veranlassung, nämlich, da diese Schiffe auf einerlei Wind warten müssen, so kommen auf dem Warteplatze viele Schiffe zusammen, und diese meistens dadurch zu gleicher Zeit zu Cöln an.

Dasselbst befinden sich aber nur 5 Ausladewerke, wovon in der Regel 4 brauchbar sind. Oft könnten aus diesen grossen Schiffen der Zeit nach die Güter von Cöln schon in Mainz seyn, allein sie liegen noch im Schiff zu Cöln, weil sie nicht zur Ausladung gelangen.

Ein drittes Hinderniss hängt mit diesen beiden in Cöln durch die Einrichtung zusammen, dass die Spediteurs es, dem Loss überlassen, welcher unter ihnen seine Güter dem gerade im Einladen begriffenen oberländischen Schiffer, und welcher die seinigen dem folgenden geben muss. Oft trifft es sich, dass ein Mainzer oder Frankfurter Schiffer schon 16, 17, 1800 Zentner an Bord hat, und ihm jetzt der kleine Rest, aus einem eben angekommenen Rotterdamer Schiff von 6 — 8000 Zentner durchs Loos zugetheilt wird, ohne zu beachten, dass diese wenige Collis sich vielleicht gerade auf dem untersten Schiffsboden befinden, und eine neue Ladung complet seyn kann, während der erste Schiffer warten muss, bis der kleine Rest aus den untersten Schiffsräum des Holländers hervorkömmt.

Alle diese freilich zu beseitigende Hindernisse hat die Arnheimer Geschwindfahrt nicht getroffen.

Diese passirte die Nothschleusse die Ausladungen und Umladungen gingen schnell vor sich und hatten den Vortheil vor allen Gildeschiffen, zu jeder Zeit, schneller an Ort und Stelle zu seyn. Es verdient vielleicht noch einer Erwägung: ob unter solchen Umständen die Arnheimer Fahrt, nicht wenigstens so lange hätte geduldet werden sollen, bis die andere Schiffe die neue grosse Schleusse, welche gebaut werden soll, zu passiren im Stande wären, und die Hindernisse im Hafen in Cöln abgestellt seyen.

Ich lege die mir hierüber zugekommene Actenstücke der Zentral Commission und insbesondere dem königl. niederländischen Herrn Bevollmächtigten vor, um davon gefällige Kenntniss zu nehmen.

Mir scheint diese Fahrt so nützlich zu sein, wie jene der Kohlen nach von Stinnes, welche unsere Frechte und andere oberländische Landesproducten in den billigsten Preissen dem Niederrhein zu führen.

Ich habe schon früher dieser letzteren Fahrt meine volle Zustimmung gegeben, und wiederhole sie bei dieser Gelegenheit aus besonderem Auftrage meines allerhöchsten Hofes, weil es den Bestimmungen der Wiener Congress-Acte gemäss ist, alle Mittel zu suchen den Handel auf dem Rhein von allen lästigen Beschränkungen zu befreien.

PAYS-BAS. C'est l'engagement, qui a été contracté à Vienne, de conserver le Status quo à la convention de 1804 d'après l'art. 31 du traité, qui paroît avoir donné lieu, à la disposition, dont il est fait mention dans la note de M.^r mon très honoré collègue Bavière néanmoins je m'empresserai, de la communiquer à ma haute cour, dans l'attente de ses ordres.

C O N C L U S U M.

Die Central - Commissin dankt dem königlich Baierischen Herrn

Bevollmächtigten für seine klare und interessante Darstellung der Arnheimer Fahrt *nach Cöln* und vice versa.

185.^e protocole, du 22 Septembre 1820.

PAYS-BAS. Ayant examiné de plus près l'insertion, que M.^r notre très-honoré collègue de Bavière a faite au 178.^e procès-verbal, relativement à la suppression du comptoir d'expédition de Snoeck, Bresser et Balk à Arnheim; je ne crois pas nécessaire, d'y faire une réponse précise, ni de réfuter les particularités exposées ou mentionnées dans cette insertion, que j'envisage comme une simple communication. Cependant, pour l'intérêt de la chose et afin que mon silence ne soit pas mal interprété, j'ai cru devoir consigner au procès-verbal, par rapport à la dite insertion, les courtes observations ci-après; savoir:

Que l'entreprise de Snoeck etc., ainsi que cela est tacitement avoué dans l'insertion en question et le doit être par quiconque connoit la chose, est dans tous les cas (même, quand à l'instar de M.^r mon très-honoré collègue de Bavière, on la représente comme étant en rapport avec la petite navigation, et que tout d'une haleine on avance et tâche de prouver par différentes déclarations, que cette entreprise est effectivement et uniquement destinée au transport de marchandises des ports maritimes sur le Haut-Rhin, le Neckar et le Mein, et tombe par conséquent dans la cathégorie de la grande navigation), que cette entreprise, dis-je, est contraire à la convention de 1804, au maintien de laquelle, dans le sens de l'acte de Vienne et spécialement dans celui de l'art. 31, les Pays-Bas se sont engagés;

Que par cette raison, le gouvernement des Pays-Bas, pour se conformer à cet engagement, a dû défendre l'entreprise, dont il s'agit, laquelle se trouvait en outre en opposition avec les réglemens sur la navigation du Rhin, qui sont en vigueur dans les Pays-Bas et appartiennent au status quo;

Que je ne doute pas, que la Commission centrale, en y réfléchis-

sant mûrement et avec impartialité, n'envisage la chose sous ce même point de vûe ;

Que la question d'utilité de l'établissement à Arnheim, en elle-même un point secondaire, a été décidée désavantageusement pour les entrepreneurs par les chambres de commerce et de fabriques d'Amsterdam, Rotterdam et Dortrecht, et a dû être décidée ainsi, parceque ces chambres, élevées au-dessus de la cupidité individuelle et de l'intérêt privé de quelques personnes et n'y prêtant point l'oreille, ne désirent autre chose, que la prospérité d'un commerce honnête, louable et généreux, qui ne perd jamais de vûe l'intérêt général, lequel, dans l'espèce, est sans doute le mieux assuré par des Beurtvaarten réglés ;

Que donc aussi de ce côté l'arrêté de Sa Majesté le roi, mon auguste maître, en date du 16 fevrier dernier N.^o 39, est parfaitement fondé et d'accord avec l'intérêt général et bien entendu du commerce, sur lequel les vues de quelques individus, fondées sur l'intérêt privé, ne peuvent et ne doivent pas prévaloir ;

Qu'enfin, puisqu'il parait, que la préférence, qu'on prétend avoir été accordée aux expéditions par Arnheim avec les bateaux de Snoeck etc. est uniquement fondée sur ou attribuée à ce, que la célérité de ces expéditions surpasse celle des Beurtvaarten ; je suis spécialement autorisé, à donner à la commission centrale et au commerce allemand l'assurance, que le gouvernement des Pays-Bas s'occupe déjà dans ce moment d'un examen exact de la chose, et qu'il est entièrement disposé à prendre, d'après le résultat de cet examen, les mesures nécessaires, pour faire cesser le grief, dont il s'agit, et quelques autres, qui seront jugés pouvoir entraver l'intérêt du commerce et de la navigation en général ;

Que le gouvernement des Pays-Bas nourrit par contre la juste confiance, que les etats riverains allemands seront également disposés, à concourir au maintien du traité de Vienne, en commençant à cette fin par maintenir le status quo légal et s'opposer à tout ce qui y est con-

traire, et que le commerce allemand, en mettant de côté toute prévention, et consultant son intérêt réel, voudra reconnoître, que son désir ne peut être plus sûrement rempli, qu'au moyen de Beurtvaarten bien réglés, surtout, s'il veut seulement y coopérer, ainsi qu'on peut l'espérer de sa part, dès qu'il y aura sérieusement réfléchi, attendu que l'expérience a suffisamment démontré l'utilité des Beurtvaarten, tandis que, d'après les exemples antérieurs, on peut calculer avec certitude, que des entreprises, telles, que celle de Snoeck etc., qui ne sont pas liées en elles-mêmes, d'aucune manière, à l'intérêt du commerce, ne durera pas plus longtemps, que jusqu'à ce que les entrepreneurs auront atteint leur bût, qui n'est qu'une spéculation financière, et que par conséquent de telles entreprises ne peuvent être considérées que comme très-dangereuses, et nuisibles pour le commerce et la navigation.

C O N C L U S U M.

Die Central - Commission bemerkt, dass sie bei Bearbeitung des definitiven Reglements auf die Prüfung der in der eben verlesenen Note aufgestellten Grundsätze zurückkommen werde.

N.º XXVI.

Note des Grosherzoglich Badischen Herrn Bevollmächtigten, die Umschlags-Befreiung des Blätter-Tabacs betreffend.

(Im Protocoll vom 9. Mai 1820.)

BADEN. In dem Berichte des Inspectors CAROVE an die Verwaltungs-Commission vom 28. Mai 1818, die Bestimmung der Gegenstände, welche ohne Umschlag am Cölner Hafen vorbeifahren können, betreffend, äussert derselbe :

» Ich werde dem königlichen Oberpräsidenten, Herrn Grafen

von SOLMS-LAUBACH zu bemerken mir erlauben, dass der deutsche Blätter-Tabac in Büscheln ebenfalls von der Umschlags-Verbindlichkeit befreit werde, indem dessen Umladung *nicht ohne beträchtlichen Verlust geschehen kann.* «

Zur Zeit, als dieser Bericht von der Verwaltungs-Commission vorgelegt wurde, beschloss die Central-Commission, dass die Verwaltungs-Behörde sich indirect für diesen wichtigen Gegenstand verwenden solle. Seitdem ist nichts in dieser Sache geschehen, und man hat auch nicht erfahren, ob und welche Schritte diesfalls von dem Inspector CAROVÉ gemacht wurden.

Beauftragt von meinem höchsten Hofe, auf die möchlichste *einstweilige* Stapel-Erleichterungen der Landesproducte, insbesondere des Blätter-Tabacs, *vorbehaltlich der bereits bestehenden conventionsmäßigen Rechte*, hinzuwirken, muss ich diesen Gegenstand wieder in Erinnerung bringen.

Die Tabacspflanze fordert bei dem Transporte eine äusserst zarte Behandlung. Das Ueberschlagen derselben ist, abgesehen von dem Zeitverluste, ihr höchst nachtheilig. Hierin liegt der Grund, dass die Ausfuhr dieses Landesproductes, dessen Anbau sich immer mehr vergrößert, nicht so stark betrieben wird, als es geschehen könnte, wenn keine solche, die Industrie der Rheinuferstaaten hemmende Massregeln zu Gunsten einiger Städte conventionsmäßig bestünden. Baiern, Hessen und Holland sind, gleich Baden, bei der Befreiung des Blätter-Tabacs vom Umschlage wesentlich interessirt. Alle Gründe, welche dieselbe, in Hinsicht mehrerer Landesproducte von dem Umschlage zu Cöln in einer unter dem Vorsitze des Herrn Oberpräsidenten Grafen von SOLMS-LAUBACH gehaltenen Conferenz veranlassten, treten hier in noch weit stärkerem Grade ein.

Ich trage daher darauf an, dass der Verwaltungs-Commission aufgegeben werde, diesen Gegenstand wieder in Anregung zu bringen, damit ein baldiges günstiges Resultat erfolge.

BAYERN hat schon an einem andern Orte bemerkt, dass die Tabacsblätter so wenig als andere Producte, die den Umschlag nicht vertragen, längst in Mainz und Cöln dem Umschlag nicht hätten unterworfen seyn sollen. Da der Stapel für *Alles* durch die Convention von Wien aufgehoben ist, so kann für solche *einzelne Fälle jetzt* keine Befreiung mehr gefordert werden.

FRANCE. Comme Bavière et M.^r le Commissaire des Pays-Bas.

HESSEN. Ich habe kürzlich bei einer andern gegebenen Veranlassung über den fraglichen Gegenstand an meinen Hof berichtet, und sehe also deshalb einer höchsten Instruction entgegen.

NASSAU. Ich theile die Ansicht des grosherzoglich badischen Herrn Bevollmächtigten über die besondere Schädlichkeit des Umschlags der Tabacsblätter, und es ist ohne Zweifel zu erwarten, dass von den betreffenden Regierungen von selbst, und ohne Rückbeziehung auf die übrigen Verhandlungen, dieser Nachtheil für den Anbau der Tabacspflanze entfernt werden wird.

PAYS-BAS. Si dans le tems, où le Rhin a fait un fleuve commun entre la France et l'Allemagne, régi par la convention de 1804, plusieurs objets jouissoient et jouissent encore d'une franchise de la relâche forcée; la raison en est, que ces objets en avoient été exempts déjà avant la conclusion de la dite convention, laquelle, en *conservant* par l'art. 5 les établissemens de relâche, qui *subsistoient*, a prononcé aussi implicitement la *conservation* des franchises *subsistantes*, auxquelles elle a ajouté de nouvelles modifications, p. e. celle énoncée à l'art. 11.

L'acte de Vienne du 24 mars 1815 a maintenu la convention de 1804, jusqu'à ce qu'elle sera remplacée par le nouveau règlement, à charge néanmoins par la Commission centrale, d'indiquer déjà provisoirement, par une instruction intérimaire, lesquels de ses articles se trouvent supprimés par l'acte de Vienne et quelles autres dispositions il faut déjà à présent y substituer.

Il en résulte, qu'il ne compète qu'à la Commission centrale, d'opé-

rer des changemens à la convention de 1804, en se conformant à cet égard aux prescrits de l'acte de Vienne.

Or, l'acte de Vienne a supprimé par l'art. 19 les relâches forcées.

La Commission centrale peut et doit donc, conformément à l'art. 51 de cet acte, indiquer par une instruction intérimaire, que l'art. 5 de la convention de 1804 se trouve *supprimé* par l'art. 19 de l'acte de Vienne; mais elle ne peut pas, sans s'écarter de ses prescrits, accorder des franchises partielles de la relâche forcée en faveur de tels objets et en excluant encore tels autres, puisque ce ne serait que *modifier* l'art. 3 de la convention de 1804, tandis que d'après l'acte de Vienne, il faut le déclarer *supprimé*.

Appellée à mettre en exécution la suppression générale des relâches forcées, prononcée par l'acte de Vienne, la Commission centrale ne sauroit pas, sans méconnoître les pouvoirs, qui lui sont délégués, aller solliciter directement ou indirectement, auprès de l'autorité locale de Cologne, la faveur d'une franchise partielle et fonder une telle sollicitation sur des franchises de ce genre, que cette autorité a accordées en date du 24 août 1813.

Une telle démarche contiendrait l'aveu de la compétence de cette autorité locale à modifier à son gré l'art. 3 de la convention de 1804 et l'approbation des modifications par elle faites, aveu approbatif, que certainement la Commission centrale ne voudra pas faire, qu'elle ne voudra pas prononcer à l'égard d'un acte, lequel, en affranchissant, p. e. les grains et sels de l'Allemagne *seule*, de la relâche forcée, n'est pas marqué au sceau de cette union d'intérêts et de droits, qui existe entre les sept états riverains depuis la signature de l'acte de Vienne du 24 mars 1815.

Tout disposé, que je serai toujours à seconder les intérêts locaux des états riverains là, où l'intérêt général n'en souffre pas, je dois regretter de ne pouvoir appuyer, par les motifs susénoncés, la motion de M.^r mon très-honoré collègue de Bade, tendante à ce que la Com-

mission centrale fasse indirectement des démarches auprès de l'autorité locale de Cologne, afin d'obtenir la franchise de la relâche forcée pour le tabac en feuilles venant du Haut-Rhin.

En me prononçant ainsi négativement, je renouvelle à cette occasion ma protestation formelle contre les demi-mésures, qui tendent à modifier seulement l'art. 5 de la convention de 1804, à opérer une levée partielle des relâches forcées en faveur de quelques objets et au profit de la navigation d'une partie des états riverains, tandis que l'acte de Vienne a prononcé leur suppression totale sans restriction.

J'ajoute la considération, que ces demi-mésures, ces franchises partielles ne manqueroient pas d'affaiblir les efforts réunis de tous les états riverains, pour applanir les obstacles, qui les ont privés jusqu'ici des fruits d'une navigation dégagée des entraves des relâches forcées.

PREUSSEN. Da ich mich, rücksichtlich der zu Cöln im Jahre 1818 verfügten Abänderungen, in der Ausübung des Umschlagsrechts bisher ohne Instruction befinde, so kann ich blos dasjenige *ad referendum* nehmen, was von Seiten meiner verehrten Herrn Collegen in dieser Angelegenheit in Antrag gebracht wird.

PRAESIDIUM. Wenn gleich in dem vorliegenden Falle der königlich preussische Herr Bevollmächtigte über die Umschlags-Befreiungen der Stadt Cöln vom 24 August 1818 mit seiner Aeusserung zurückhält: so bleibt ihm doch die rechtliche Verpflichtung, bei dem Bürgermeister der Stadt Cöln gegen die neuen Belastungen zu protestiren, die bei Gelegenheit obiger Befreiungen auf die ferner umzuschlagenden Güter gelegt worden, und deren Zurücknahme zu bewirken, gegen welche Belastungen schon früher von Seiten der Central-Commission protestirt wurde.

Sämmtliche Bevollmächtigte waren damit einverstanden, und Preussen nimmt den Gegenstand *ad referendum*.

Die Befreiung des Blätter-Tabacs von dem gezwungenen Umschlag betreffend, wurde am 28. Juli 1820 zu Protokoll gegeben:

PREUSSEN. Nach eingeholten Instructionen über den, ad referendum genommen, und in das Verwaltungs-Protocoll vom 9. Mai d. J. grossherzoglich badischer Seits gelegten Antrag: » die oberländischen » Tabacsblätter unter die Gegenstände zu beziehen, welche ohne um- » zuschlagen, bei Cöln vorbeigefahren werden dürften; « — beziehe ich mich zuvörderst an dasjenige, was meine heutige Abstimmung zum Haupt-Protokoll rücksichtlich des Rechts der *Stadt Cöln*, schon jetzt, in Hinsicht einzelner Gegenstände, sich des Umschlagsrechts freiwillig zu entäussern, enthält: erkläre aber zugleich, dass meine Regierung weder die Central-Commission, noch die provisorische Verwaltungs-Commission irgend für competent hält, über die einstweilige Befreiung anderer Landesproducte von dem Umschlage, welchem sie jetzt noch unterliegen, einen Beschluss zu fassen; dieses vielmehr nur der freien Erwägung der Regierungen, in deren Gebiet das Umschlagsrecht noch ausgeübt wird, anheim gestellt bleiben müsse.

BADEN. Behält sich seine Aeusserungen hierüber vor.

CONCLUSUM.

Die Central-Commission protestirt gegen die aufgestellte Behauptung über die Rechtmässigkeit des Fortbestandes des factisch noch ausgeübten Umschlagsrechts und bezieht sich übrigens auch auf ihre Conclusion in dem Haupt-Protocoll vom heutigen.

PAYS-BAS. Je me réfère à mon avis donné sur l'article des feuilles de tabac au protocole du 9. mai 1820 et à mon insertion d'aujourd'hui au grand protocole, continuant à considérer toute mesure partielle, comme contraire aux intérêts généraux et au développement du traité de Vienne, dont nous sommes chargés, en réitérant mon insertion au protocole législatif de ce jour au sujet de ce qui concerne la levée de la relâche forcée de Cologne.

N.° XXVII.

Note du commissaire des Pays - Bas concernant l'introduction de la perception partielle.

177.° séance, §. V. du 4.° juillet 1820.

PAYS-BAS. En soutenant au 24 protocole séparé sur le partage des revenus de l'octroi, que les difficultés existantes au sujet du partage de la masse des produits de l'octroi de navigation, ne doivent point autoriser la continuation de cette communauté et arrêter plus longtemps l'introduction de la perception partielle, je n'ai fait qu'insister sur l'exécution d'une disposition positive de l'acte de Vienne, qui porte: (Art. 31).

» A cette même époque (celle de la réunion de la commission
 » centrale) l'administration provisoire actuelle remettra la direction,
 » dont elle a été chargée, à la commission centrale et aux autorités
 » riveraines. La perception partielle des droits sera substituée à la per-
 » ception commune et l'on fera émaner au nom de tous les états
 » riverains une instruction interimaire etc. «

Il m'est d'autant plus permis de réclamer l'exécution instantanée de cette stipulation, que les autres états riverains ont dans le tems demandé au gouvernement des Pays-Bas et obtenu une réduction de ses droits de péage conformément à la promesse faite par leur ministre à Vienne dans le cours des délibérations et que dans ce moment-ci il s'opère des réductions des droits perçus sur le Weser et l'Elbe.

Il résulte à l'évidence du texte littéral du traité, que bien loin que la perception partielle doive être réalisée après l'émanation de l'instruction interimaire, elle peut, à l'instar de la remise de l'administration, même précéder, comme acte séparé, la publication d'une telle instruction.

Effectivement existe-t-il aussi, dans ce sens, un commencement d'exécution, attendu que la commission centrale par son publicandum du 10. octobre 1817 a pris les mesures nécessaires, pour que la perception des droits d'octroi se fasse dans chaque état riverain par ses employés, de sorte que pour accomplir l'introduction de la perception partielle, il ne reste que de pourvoir à ce que la perception des droits se fasse dans chaque état riverain aussi *pour le compte d'icelui*.

Or, aussi longtems que la Prusse perçoit des droits d'octroi *pour le compte des autres* états riverains, la perception est essentiellement commune, contrairement aux prescrits de l'acte de Vienne susrélats.

Je dois donc être bien surpris de la protestation, que M.^r le commissaire de Bade a faite contre mes instances pour l'introduction de la perception partielle, c'est protester contre l'exécution de l'acte de Vienne, qui l'a prescrite.

Pour motif de cette étrange protestation, M.^r le commissaire de Bade a allégué, que tout changement du tarif qui profiteroit aux Pays-Bas seuls, devoit faire l'objet du règlement définitif.

J'ai l'honneur d'observer, que si pour sortir de la communauté de perception, il est nécessaire, que la distribution du tarif entre les divers états riverains du Rhin conventionnel subisse un changement, en la rectifiant d'après les distances, il faut que ce changement se fasse, sans attendre pour cela le règlement définitif. Car il est hors de doute, que l'acte de Vienne, qui a voulu le bût (la substitution de la perception partielle à la perception commune) a aussi voulu le moyen (changement de la distribution du tarif).

La nécessité de ce changement ne peut pas être douteux, car c'est justement sur ce que la distribution du tarif n'est pas en proportion avec les distances respectives et que par suite de cette disproportion les bureaux prussiens perçoivent plus qu'il ne révient à cet état riverain, que les autres états riverains fondent la demande de partager dans les produits des bureaux prussiens.

Cette communauté, je le répète, est reprouvée par l'acte de Vienne, et la commission centrale ne saurait, sans s'écarter du dit acte, différer plus longtemps la mise en exécution d'une disposition, qui doit considérablement alléger la navigation du bas Rhin et influer par là utilement sur celle des autres rayons du Rhin.

On est donc en droit d'attendre avec confiance de la part de la Prusse, qu'elle mettra un terme à la surcharge, qui pèse déjà trop longtemps sur la navigation du Ras-Rhin, en faisant cesser de suite le recouvrement de la portion du tarif, qui est perçue par ses employés pour le compte des états du haut Rhin.

En rendant à ces états la dite portion du tarif, il est possible qu'ils n'en retireront pas le produit, que leur procurait cette même portion, mise en recouvrement sur le Bas-Rhin, où la navigation est plus fréquente.

Mais peut on demander avec la moindre ombre de droit ou d'équité, que, pour ne pas blesser l'intérêt du fisc des états du haut Rhin, les bateaux qui naviguent sur le Bas-Rhin restent plus longtemps tributaires des dits états, quand même ils n'approchent pas leur territoire.

Dire, que l'avantage en tourneroit au profit des Pays-Bas seuls, ce seroit soutenir, que les Pays-Bas étoient seuls intéressés à l'état florissant de la navigation du Rhin.

On a soutenu dans le tems, que les états du haut Rhin ne pouvoient pas, sans nuire à leur navigation, augmenter les droits d'octroi, qui s'y perçoivent. Cette considération, fut elle démontrée, n'autoriseroit pas la surcharge du bas Rhin, mais devoit plutôt engager les états du haut Rhin à concilier l'intérêt majeur de la navigation et du commerce avec celui de leur fisc, en partant du principe libéral, que les signataires de l'acte de Vienne ont consacré dans l'art 4 du traité, c'est-à-dire, que le véritable intérêt des états riverains consiste à vivifier leur commerce.

Je termine par renouveler mes instances pour la prompt substitution de la perception partielle à la perception commune, conformément à l'art. 51 de l'acte de Vienne et en protestant sur ce fonds contre toute prolongation de la perception commune, j'entends, dans le cas contraire, réserver au gouvernement des Pays-Bas, comme aux parties, qui pourroient se trouver lésées par l'inexécution de la disposition de l'acte de Vienne, que j'ai invoquée, tous leurs droits à cet égard.

BEITRÄGE
ZUR
KENNTNISS UND BEFÖRDERUNG
DES
HANDELS
UND DER
SCHIFF-FAHRT.

Herausgegeben

VON

B. S. V. NAU,

Königl. Baierischem Geheimen Hofrathe und bevollmächtigtem Kommissär für die Rhein- und Mainschiffahrts-Angelegenheiten bei den Central-Commissionen zu Mainz, Ritter des Königl. Civil-Verdienstordens der Baierischen Krone, des Kaiserl. Königl. Oesterreichischen St. Leopold-Ordens und des Kaiserl. Russ. St. Annen-Ordens 2ter Klasse; Mitglieder der Akademien und gelehrten Gesellschaften zu Berlin, Erfurt, Hanau, Jena, Leipzig, Marburg, München, Zürich etc. etc.

Supplement zu dem VII. und VIII. Heft.

Ende des zweiten Bandes.

MAINZ, 1819 u. 1820,
gedruckt bei JOHANN WIRTH, Betzelsgasse, Lit. C. N.º 128.

Auf Kosten des Herausgebers.

N.º I.

Auszug aus dem 192ten Protocoll der Central-Commission für die Rheinschiffahrt vom 17. November 1820. §. II. Die Schiffahrt zwischen Strasburg und der Schweiz betreffend.

BADEN. Ich bin nunmehr in Stand gesetzt, zufolge meiner in der Sitzung vom 27. v. M. gegebenen vorläufigen Erklärung der Central - Commission die 62 Artikel über Einführung des Octroi und Schiffahrts - Systems auf der Rheinstromstrecke von Strasburg bis an die schweitzer Grenze vorzulegen.

Indem mein höchster Hof durch diese aus eigener Bewegung erfolgende Vorlage einen erneuerten Beweis gibt, wie sehr er bei jeder Gelegenheit nach Erhaltung und Befestigung des gemeinschaftlichen Bandes strebt, wiederhole ich in seinem Namen, dass er in dieser, zum Theil gemeinschaftliche Gesichtspunkte darbietenden, Angelegenheit keine einseitige Verfügungen treffen werde, bevor er nicht die Abstimmungen über dieselbe vernommen haben werde. —

Aus diesem Grunde, und in Hinsicht der Nothwendigkeit, auf einem bedeutenden Theile des Rheinstroms neues Leben für die gesammte Handelsschiffahrt zu erwirken, ersuche ich aber auch die Central-

Commission ergebenst, dass ihr gefällig seyn möge, einen angemessenen Termin zur Instructions - Einholung und Abstimmung zu beschliessen.

NIEDERLAND für Frankreich nimmt den Gegenstand ad referendum.

C O N C L U S U M.

Die Mitglieder der Central - Commission werden sich beeilen, aufs schleunigste ihre Abstimmungen über diesen Gegenstand vorzubringen.

BADE. Maintenant, en vertu de ma déclaration préalable, émise au protocole du 27. Octobre dernier, je suis mis à même de présenter à la Commission centrale les 62 articles, concernant l'introduction de l'octroi et du système de la navigation sur la distance du Rhin entre Strasbourg et les frontières de la Suisse.

Ma cour, en donnant par cette communication spontanée une nouvelle preuve de ses efforts, manifestés à chaque occasion pour maintenir et cimenter le lien commun; je répète en même tems en son nom, que dans cette affaire, qui présente en partie des vues communes, elle ne prendra pas des dispositions partielles, avant d'avoir entendu les votes sur cet objet.

Mais par ces motifs et eu égard à l'urgence, de faire naître une nouvelle activité sur une partie considérable du fleuve en faveur de l'ensemble de la navigation, je prie par contre aussi la Commission centrale, qu'il veuille lui plaire, de fixer un terme convenable pour la demande des instructions à l'émission des votes.

PAYS-BAS pour la FRANCE; prend l'objet ad referendum.

C O N C L U S I O N.

Les membres de la Commission centrale s'empresseront de produire le plutôt possible leurs votes sur cet objet.

Les Commissaires près la commission centrale de la navigation du Rhin, nommés pour l'exécution des art. 10 et 11 de la convention, signée à Vienne le 24 Mars 1815 par S. M. le Roi de France d'une part et S. A. Royale le Grand-Duc de Bade :

Considérant, que l'exécution de l'article 5 de la convention précitée, en ce qui concerne l'établissement des bureaux entre Strasbourg et Bâle, ne dépend ni de l'émanation du règlement prescrit par l'art. 52 du même traité, ni de celle de l'instruction intérimaire, dont il est fait mention dans l'article 51;

Considérant enfin, qu'il importe à leurs cours respectives de former promptement cet établissement, qui doit contribuer essentiellement à donner une plus grande activité à cette partie du fleuve, trop-long-temps négligée;

Sont convenu des points et articles suivants :

ART. 1. La navigation entre Bâle et Strasbourg sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à tout batelier, muni d'une autorisation pour naviguer, délivrée sous l'autorité de son souverain respectif, et visée par la commission d'administration provisoire à Mayence.

ART. 2. Les douanes des deux rives, n'ayant rien de commun avec les droits de la navigation, en restent séparées, et il leur sera expressément recommandé de ne mettre aucune entrave à la navigation; en conséquence tout batelier, dès qu'il aura quitté les bords du fleuve, jouira d'une liberté pleine et entière, et ne pourra dans sa route et

avant d'être arrivé au lieu de débarquement, être assujetti à aucune autre visite qu'à celle des employés de la navigation, à moins qu'ayant commencé des versements frauduleux, il ne cherchât à fuir sur le fleuve, dans lequel cas les employés des douanes pourront exercer à leur égard toutes les mesures de répression, et toutes autres dispositions, qui sont en pratique sur les autres parties du fleuve, mais ils seront obligés d'en donner en même tems connaissance au bureau de navigation le plus proche du lieu, où aura commencé le versement frauduleux.

ART. 3. Dans le cas, où pour cause de vent, d'avarie, de péril imminent, ou pour tout autre événement de force majeure, un batelier quelconque serait forcé de stationner ou relâcher sur un point des deux rives, au-delà de 24 heures, il devra en prévenir sur-le-champ le bureau des douanes le plus voisin, lui représenter son manifeste, feuilles de chargement, et recevoir, suivant que les circonstances l'exigeront, un ou plusieurs préposés à bord, auxquels il ne sera tenu de donner qu'une place au feu.

ART. 4. Si le déchargement de l'embarcation est jugé indispensable, ce qui sera contesté au moyen d'un procès-verbal, dressé par l'autorité civile de la commune la plus voisine, par un employé du bureau de navigation le plus prochain, appelé à la diligence du batelier, et par le préposé placé à bord; ce déchargement s'effectuera sans retard et provisoirement sur le bord du rivage, où l'embarcation aura été amarrée; mais aucun des collis ne pourra être enlevé, que sur la permission du chef du bureau des douanes, et en présence d'un préposé, qu'il déléguera.

ART. 5. Les marchandises ainsi débarquées seront transportées, sous l'escorte des préposés, dans un magasin de la commune, où se trouvera établi le bureau des douanes, pour être déposées et pris les mesures, que leur conservation nécessitera.

ART. 6. Le loyer du magasin, où les marchandises auront été déposées, sera avancé par le batelier, et remboursé par les propriétaires de ces mêmes marchandises. Ce magasin, qui offrira sûreté et solidité pour la conservation des marchandises, sera fermé à deux clefs, dont l'une restera entre les mains du batelier, et l'autre en celles du Receveur des douanes.

ART. 7. Le procès-verbal de déchargement, auquel seront annexés le manifeste, feuillets de chargement et lettres de voiture, servira d'inventaire des-dites marchandises, et sera remis contre récépissé au Receveur de la douane; il est libre au batelier de se faire délivrer copie du tout.

ART. 8. La sortie des marchandises déposées au magasin, qui devra avoir lieu aussitôt que les obstacles de la navigation ou la cause de l'avarie auront cessé, sera constatée par un procès-verbal, dressé et signé par les préposés de la douane et le batelier.

ART. 9. Dans les cas, où les causes qui retarderaient la navigation ou le départ des marchandises, se prolongeraient de manière à faire désirer aux propriétaires de les retirer du magasin; celles, dont l'entrée dans l'intérieur de l'état sur le territoire duquel elles se trouvent, ou dont le transit n'est pas prohibé, pourront être extraites partiellement et admises à circuler ou à transiter, après toute fois que les droits d'entrée ou de transit auront été acquittés suivant les tarifs existants des douanes.

ART. 10. L'octroi de navigation sur le Rhin, tel qu'il existe depuis Strasbourg jusqu'aux frontières du royaume des Pays-Bas, pourra, pour l'exécution de l'art. 5 de la convention de Vienne de 1815, être mis en activité sur la partie entre Strasbourg et Bâle le 15.^e jour qui suivra l'échange de la ratification des présentes conventions, et dans le cas, où cette ratification serait retardée ou refusé de la part d'une des hautes parties contractantes, il pourra être libre à l'autre de faire commencer sur-le-champ de sa propre autorité et pour son privé compte

à partir du , la perception basée sur les articles 5 et 6 de la convention de 1815.

ART. 11. Les hautes parties contractantes prennent l'engagement formel de ne grever la navigation d'aucuns autres droits quelconques, outre ceux fixés par la présente convention, sous quelque dénomination et prétexte que ce puisse être; mais sous la dénomination d'impositions, qui affecteraient la navigation, ne sont pas comprises les douanes, que chaque état a la faculté d'établir ou de conserver sur son territoire, et par lesquelles il peut faire lever des droits à son profit sur les marchandises, qui par le Rhin entrent dans son territoire, ou en sortent.

ART. 12. Quiconque qui se permettrait de percevoir sur la navigation du Rhin un autre droit que celui fixé par la présente convention, sera poursuivi et puni comme concussionnaire, et les droits indûment perçus seront remboursés.

Il en sera de même contre celui, qui apporterait un obstacle quelconque au libre passage des hommes et animaux employés à la manoeuvre des bateaux sur les chemins de halage des deux rives, ou qui percevrait un droit sur ledit passage, soit à l'allée, soit au retour.

ART. 13. Il y aura deux bureaux pour la perception du droit de navigation sur le Rhin entre Strasbourg et Bâle; l'un de ces bureaux sera situé sur le territoire français et l'autre sur le territoire badois.

Le gouvernement français déclare qu'il placera son bureau près du grand pont du Rhin vis-à-vis Kehl.

Le gouvernement badois déclare qu'il placera le sien au Vieux-Brisach.

ART. 14. Dans chacun de ces bureaux, il sera nommé par les gouvernements respectifs: un Receveur, un Controleur, un Visiteur; et attendu que le service de la navigation du Rhin exige des connaissances particulières, qui ne peuvent s'acquérir que par la pratique, il sera de plus nommé par les gouvernements respectifs, un surnuméraire.

Il sera en outre nommé deux bateliers pour conduire le canot des-

tiné aux visites et excursions, et pour faire le service du bureau, ainsi - que les commissions et messages, et afin que ces places soient données à des hommes expérimentés, et que par conséquent les employés soient en sûreté, lorsqu'ils se font conduire par eux sur le Rhin, chaque Récéveur respectif présentera quatre sujets sur lesquels seront choisis les deux canotiers.

ART. 15. Les Récéveurs, Controleurs, Visiteurs et surnuméraires seront installés par le chef de l'administration, dans les attributions de laquelle chaque gouvernement respectif placera son bureau.

Les canotiers seront installés par le Récéveur du bureau auquel ils seront attachés.

ART. 16. Les Récéveurs, Controleurs, Visiteurs et surnuméraires prêteront entre les mains de l'autorité judiciaire, qui sera désignée par chaque gouvernement, le serment dont la teneur suit:

» Je jure de remplir avec fidélité et exactitude les fonctions, qui
 » m'ont été conférées en qualité de . . . par mon souverain, et d'exé-
 » cuter avec ponctualité les ordres et instructions, qui me seront don-
 » nés touchant les dites fonctions, soit par la Commission centrale,
 » soit en son nom par la Commission d'administration provisoire, et
 » de ne percevoir ni faire percevoir soit en argent, soit en nature,
 » rien au de là des tarifs fixés par le présent règlement.

Les canotiers prêteront ce serment entre les mains de chaque Récéveur.

Copies de cette prestation seront adressées par chaque Récéveur, tant à la Commission Central par l'intermédiaire de la Commission d'administration provisoire, qu'à l'administration riveraine dont il est fait mention à l'art. 15.

ART. 17. Tous ses employés seront simultanément soumis aux autorités désignées dans l'article précédent; mais dans les cas de prévarication, d'inconduite ou d'insubordination, ils ne pourront être destitués ou suspendus que par l'autorité riveraine, sur le rapport cir-

constancié et accompagné de pièces probantes, qui lui sera adressé par la Commission centrale, ou en son nom par la Commission d'administration provisoire pour les Réceveurs, Contrôleurs, Visiteurs et surnuméraires, et par les Réceveurs pour les canotiers.

ART. 18. Les Réceveurs jouiront dans chacun de ces bureaux d'un traitement fixe de 2400 francs; il leur sera en outre fourni gratis un emplacement pour leur bureau, à la proximité du fleuve.

ART. 19. Les contrôleurs jouiront d'un traitement fixe de 1800 francs.

ART. 20. Les visiteurs jouiront d'un traitement fixe de 1500 francs.

ART. 21. Les surnuméraires n'auront aucun traitement fixe; mais il leur sera alloué la moitié des traitements fixes et remises dévolus à l'emploi qu'il sera chargé de remplir par intérim, et dans le cas, que l'absence du titulaire se prolongerait au-delà de 15 jours.

Ils jouiront en outre, exclusivement à toute autre personne, de la faculté de rédiger les manifestes et déclarations des bateliers et floteurs (si mieux n'aiment ceux-ci les rédiger eux-mêmes), contre une rétribution, qui ne pourra excéder un demi-centime par quintal; ils seront en conséquence obligés de tenir les registres de correspondance, copier tous les états, et faire toutes écritures, que le service exigera.

Chaque employé aura un droit acquis au grade, qui lui est immédiatement supérieur, si ce grade devient vacant, et si l'employé a les capacités suffisantes, et offre les garanties nécessaires pour gérer la place, à laquelle il doit être promu.

ART. 22. Les canotiers jouiront chacun d'un traitement fixe de 600 francs.

ART. 23. Il sera en outre prélevé dans chaque bureau 4 p. % sur les recettes, déduction faite préalablement des traitements fixes et salaires payés aux employés et canotiers.

La somme provenant de ce prélèvement sera divisée en 15 parts et distribuée sous le nom de remises de la manière suivante:

Huit parts au Receveur ;

Quatre parts au Controleur ;

Trois parts au Visiteur.

ART. 24. L'article 29 de la convention de Vienne stipulant, que le soin d'accorder des pensions de retraite aux employés, et des secours à leurs veuves et orphelins, est abandonné à chaque état riverain en particulier, les employés se conformeront, pour ce qui concerne la retenue sur leurs traitements et remises, à ce qui leur sera prescrit par l'administration mentionnée dans l'art. 15.

ART. 25. Au moyen des traitements, salaires fixes et remises, déterminés par les dispositions précédentes pour les Receveurs, Contrôleurs, Visiteurs et Canotiers, et conformément au serment, dont la formule est rapportée ci-dessus, il est défendu à tous et à chacun d'eux, d'exiger, demander, recevoir ou retenir à leur profit particulier, quoi que ce puisse être, soit en argent, soit en nature, sous aucun prétexte, même comme témoignage d'affection et de reconnaissance de la part d'aucune personne intéressée à la navigation du Rhin, à peine de privation d'un mois de l'entier traitement pour la première faute, de six mois pour la seconde, et à peine de destitution pour la troisième.

Le surnuméraire n'ayant pas de traitement encourra la destitution pour la première faute.

ART. 26. Nul ne sera admis à exercer d'emploi dans les dits Bureaux, qu'il ne sache parler et écrire en langue allemande.

ART. 27. Les Individus employés aux nouveaux bureaux de l'octroi du Rhin entre Basle et Strasbourg, devront exercer par eux-mêmes les fonctions qui leur seront confiées, et ne pourront se livrer au commerce, sous peine d'être destitués. Ils pourront toutefois exercer tout autre emploi compatible avec leurs fonctions d'employés de l'octroi, si leurs gouvernements respectifs, jugent convenable de leur en confier, soit pour améliorer leur sort, même dans le cas où les appointements de seconde classe leur seraient accordés, soit dans d'autres vues d'économie.

Les fonctions de douaniers, maître de grue, de balances publiques et de courtiers de navigation, sont incompatibles avec celles de l'octroi du Rhin.

Les Employés ne pourront, sous la peine d'être destitués, s'absenter ou se faire suppléer, même pour un court espace de tems, que du consentement par écrit, des autorités diverses auxquelles ils seront subordonnés.

ART. 28. Les Receveurs fourniront, avant d'entrer en exercice, un cautionnement pour sûreté de leur gestion, qui, après avoir été établi suivant les lois et usages des pays respectifs, sera discuté et reçu par l'administration riveraine, mentionnée à l'art. 15.

ART. 29. Les nacelles et canots de chacun de ces bureaux porteront le pavillon de l'état riverain, auquel ils appartiennent; mais pour les désigner comme destinés au service de la navigation, il y sera ajouté le mot *Rhenus*.

ART. 30. Les employés de l'octroi de navigation du Rhin étant obligés par leur fonctions de se présenter pardevant les autorités riveraines, pourront, de même, que les autres employés du Rhin conventionnel, porter un uniforme, qui les fasse reconnaître, et qui est réglé ainsi qu'il suit :

Habit de drap bleu foncé de la taille, adoptée pour les autres employés de l'état riverains, vestes et culottes blanches, avec boutons portant le mot *Rhenus*; chapeau à trois cornes avec une cocarde de l'état riverain, ganse en argent: la broderie sera celle fixée par l'art. 89 de la convention de 1804.

ART. 31. Sur toute embarcation naviguant sur le Rhin, il sera inscrit aux deux cotés de la poupe, en caractères distincts et bien lisibles, 1.^o le nom de ladite embarcation; 2.^o celui du domicile du batelier, auquel elle appartient; 3.^o le nombre de quintaux de 5 myriagrammes, formant sa capacité, et 4.^o le numéro du registre du procès-verbal du jaugeage géométrique.

Il est accordé un an, à compter de l'ouverture des dits bureaux, pour remplir cette formalité: cette époque passée, toute embarcation non-jaugée, si elle passe devant un des dits bureaux, ou si elle est rencontrée par une nacelle portant le pavillon de la navigation du Rhin, pourra être retenue jusqu'à ce que le batelier ou conducteur ait payé une amende de 12 francs.

Les deux tiers des amendes de cette espèce appartiendront au Visiteur, et l'autre tiers aux canotiers du bureau, à la diligence desquels ladite embarcation aura été retenue.

ART. 52. Chaque batelier, nacellier ou flotteur, naviguant sur le Rhin, devra être muni d'un manifeste ou déclaration, qui contiendra

- 1.^o Son nom et domicile.
- 2.^o Le lieu du chargement, ou de la construction des trains et radeaux.
- 3.^o Le nom et numéro de l'embarcation avec la capacité ou la désignation, si les trains ou radeaux sont avec ou sans surcharge.
- 4.^o Le nom du pilote ou contremaître, auquel, en l'absence du propriétaire, la conduite du bateau, train ou radeau est confiée.
- 5.^o L'énumération et la désignation des espèces, quantités et poids des marchandises, qui y sont chargées, ou l'espèce et la quantité des bois, dont les trains sont composés.

Les flotteurs devront en outre joindre à leurs manifestes un registre du produit cubique de chaque arbre mesuré partiellement.

Ces manifestes, qui seront rédigés et signés dans la forme prescrite pour les autres bureaux, ou au lieu de chargement, ou au premier bureau, devant lequel l'embarcation ou le train et radeau passent, seront exhibés au passage devant chaque bureau, et il y sera fait une récapitulation, signée par le Receveur et le Contrôleur, de la perception, qui aura lieu.

Les employés de la navigation, embarqués dans une nacelle ou canot, portant pavillon du gouvernement, pourront exiger dans leurs

excursions en rivière, l'exhibition de ces manifestes ou déclarations et quittances de paiement de la part de tout conducteur d'embarcation, train ou radeau, en tel endroit du Rhin qu'il soit rencontré.

Le principal employé y apposera son visa, sans exiger aucune rétribution quelconque, et fera mention du lieu, du jour et de l'heure.

Il ne sera fait aucune perception par les employés de l'octroi, qu'elle ne soit mentionnée au bas du manifeste du chargement, et que de plus il n'en soit délivré au conducteur de l'embarcation, ou du train ou radeau une quittance particulière.

ART. 55. Le droit de navigation sur le Rhin sera perçu dans les bureaux entre Bâle et Strasbourg :

- 1.^o Pour la navigation, qui se fait en remontant le Rhin, d'avance et à raison de la distance à parcourir.
- 2.^o Attendu, que la France a déclaré vouloir placer son bureau près du grand pont du Rhin, vis-à-vis Kehl, pour celle, qui se fait en descendant le Rhin à raison de la distance parcourue, qui sera toujours comptée au bureau du Vieux-Brisach, comme si les bateaux et trains étaient partis de Bâle, et au bureau du grand pont du Rhin, en face de Kehl, comme s'ils étaient partis du Vieux-Brisach.

Cette différence de perception a été ainsi adoptée, parce qu'afin d'éviter dans l'intérêt du commerce la multiplication des bureaux, il n'en est point établi à la proximité de Bâle.

ART. 34. Indépendamment du droit sur les denrées ou marchandises, dont il sera parlé ci-après, il sera perçu dans chacun de ces deux bureaux pour chaque embarcation chargée ou non, du port de 50 quintaux et au-dessus, un droit de reconnaissance, réglé comme suit :

Pour une embarcation de	50 à 299 quintaux	.	.	»	fr.	10	ct.
	300 à 599	—	.	.	1	»	— »
	600 à 999	—	.	.	2	»	— »

Pour une embarcation de 1000 à 1499 quintaux	4 fr.
1500 à 1999 —	6 »
2000 à 2499 —	9 »
2500 et au-dessus	15 »

Ce droit sera perçu jusqu'à ce que l'embarcation ait été jaugée géométriquement d'après la capacité déclarée par le conducteur, mais vérifiée par les employés.

ART. 35. Le système décimal est adopté pour les poids et mesures mentionnés dans le présent règlement et les tarifs y fixés; en conséquence le mètre servira de mesure de longueur, et le kilogramme pour le poids.

ART. 36. Par le mot quintal on entendra le poids de 50 kilogrammes ou 5 myriagrammes, équivalant en l'ancien poids de France, de marc à 102 lb. 2 onces $2\frac{1}{2}$ gros, en poids de Cologne à 106 $\frac{3}{4}$ lb., en poids de Mayence à 106 lb. 5 onces, en poids d'Amsterdam à 101 lb. 3 onces.

ART. 37. Les droits de navigation seront rapportés pour toutes sortes de marchandises au quintal (brut) désigné dans l'article précédent; à cet effet l'on se servira dans ces deux nouveaux bureaux, pour réduire au poids, les mesures des boissons et autres objets liquides, ainsi que les objets non-pésables, des tables publiées par l'ancienne administration, en exécution des art. 97, 104 et 105 de la convention du 15 Août 1804.

ART. 38. La perception se fera sur les deux rives en francs et centimes sans fractions, mais on ajoutera un centime pour celles au dessus de 5 dixièmes de centime, après avoir ainsi calculé les droits, on en réduira le montant dans la monnaie ayant cours légal dans les caisses publiques de la rive, où est situé le bureau, et le batelier ou flotteur aura la faculté de payer dans telles espèces que bon lui semblera d'après le tarif, qui sera affiché dans le bureau.

Les registres seront tenus en francs et centimes et en langue alle-

mande; mais il sera tontefois libre au gouvernement français, de faire tenir dans son bureau le registre du Controleur en langue française.

ART. 39. Les droits de navigation sur les marchandises transportées par le Rhin, seront perçus dans chaque bureau sur chaque quintal brut de 50 kilogrammes, conformément au tarif suivant, qui, en exécution des articles 5 et 5 de la convention de Vienne du 24 Mars 1815, peut être calculé en raison des distances d'un bureau à l'autre, et en proportion de la totalité du droit fixé pour la partie du fleuve entre Strasbourg et les frontières du royaume des Pays-Bas à deux francs en remontant le Rhin, et à un franc trente trois centimes en descendant;

Savoir :

1.° En remontant le Rhin,

au bureau du grand pont du Rhin, en face de Kehl, dix-huit centimes, cy . . . » fr. 18 cent.

au bureau de Vieux-Brisach dix-huit cent., cy » » 18 »

Ensemble trente-six centimes . . » » 36 »

2.° En descendant le Rhin,

au bureau du Vieux-Brisach douze cent., cy . » fr. 12 cent.

au bureau du grand pont du Rhin, vis-à-vis Kehl, douze cent. . . » » 12 »

Ensemble vingt-quatre centimes . . » » 24 »

Les parties contractantes n'entendent pas, par la présente fixation, renoncer au droit, qu'elles ont d'élever le tarif au maximum, accordé par les articles 5 et 5 de la convention de 1815, si à l'avenir elles devraient le juger convenable.

ART. 40. Le droit de navigation sur les bois de charpente et de construction se percevra au mètre cube, réduit en quintaux comme ci-après.

Le mètre cube de bois de chêne, orme, frêne, cerisier, poirier,

pommier, cornier, payera à chaque bureau, si c'est en remontant, autant que deux quintaux et demi de marchandises, conformément au tarif ci-dessus N.^o 1, et si c'est en descendant, autant que quatre quintaux de marchandises, conformément au tarif N.^o 2.

Le mètre cube de bois de pin, sapin, mélèze, hêtre, tremble, peuplier, érable, aune et autres bois blancs ou résineux, payera de même, si c'est en remontant autant qu'un quintal et un quart de marchandises conformément au tarif N.^o 1. et si c'est en descendant autant que deux quintaux conformément au tarif N.^o 2.

ART. 41. Les yachts, diligences d'eau et autres embarcations, destinés expressément au transport des voyageurs, soit qu'ils aient ou non des passagers, payeront le droit de navigation, comme s'ils étaient chargés du quart des marchandises qu'ils pourraient embarquer en raison de leur tonnage. Ainsi un yacht susceptible de porter 400 quintaux de marchandises, payera comme s'il était chargé de 100 quintaux de marchandises, conformément aux deux tarifs cy dessus et ainsi à proportion. Il sera accordé 25 kilog. à chaque voyageur.

ART. 42. Les bateaux et nacelles de Marché, destinés au transport d'objets de consommation et des personnes allant aux marchés ou en revenant, ne seront soumis aux droits de navigation, pour les personnes qu'ils ont à bord, qu'à raison du 20.^e de leur capacité. Ainsi un bateau susceptible de porter 400 quintaux payera pour les personnes comme s'il était chargé de 20 quintaux de marchandises.

Les autres marchandises chargées sur les dites embarcations seront en outre soumises aux droits fixés par les deux tarifs cy-dessus.

ART. 43. Aucun objet transporté par le Rhin de quelque nature et dessination qu'il soit, ne passera devant le bureau de navigation en exemption totale des droits; mais pour l'avantage de l'agriculture et de l'industrie des pays riverains, les hautes parties contractantes sont convenu de réduire au double droit de reconnaissance, au 2.^o et au quart du droit, les objets cy-après denommés.

ART. 44. Seront soumis au double droit de reconnaissance les terres à pot, à pipe, à foulon, pierres à batir, sables et graviers, pavés pour les rues et chemins, engrais et amendement pour les terres, tels que fumier, marnes et cendres lessivées, paille au chaumes, foins, fascines à épis, lait et beurre frais, oeufs et volailles, fruits et legumes frais, racines comestibles.

Ainsi un bateau chargé de 50 à 299 qt. de l'un de ces objets payera pour les droits d'octroi 20 ct. et ainsi à proportion, indépendamment du droit de reconnaissance d'après le tonnage du bateau.

Mais si sur le même bateau conjointement avec les articles cy-dessus spécifiés, il s'en trouve quelques autres, ils seront portés à part sur le manifeste et payeront les droits ainsi qu'ils sont dûs pour chacun d'eux.

ART. 45. Seront soumis au 20.^e du droit réglé pour chaque bureau par les deux tarifs, les objets suivants:

Platre et Chaux, Briques, tuille, carreaux de terre, ciment provenant de tuiles ou carreaux, ardoises, poterie commune, houille ou charbon de terre et de pierre, tourbe, bois à bruler, fagots, charbons de bois ou de tourbe, mineral metallique, pierres alumineuses et vitrioliques, balais de bouleau, lessive de savon, eau salée provenant des salines.

ART. 46. Seront soumis au quart du droit réglé par l'art. 39 les objets cy - apres: mineral de calamine, pierres à meule, marbre brut, pierres à carreler et à aiguiser, sel de mer ou de salines, raffiné ou non raffiné, fer en gueuse, froment, seigle, orge, avoine, millet, fèves, pois et autres grains ou graines légumineuses, farine et gruaux de toute espèce, écorces à tar, poix et goudron, cendres non lessivées, plaques brutes d'acier, craie rouge.

ART. 47. Seront en consequence passible de la totalité du droit fixé par les deux tarifs, tous les objets, qui ne se trouvent pas dénommés dans les trois articles précédents, ou qui n'auraient pas été com-

pris dans l'une de ces trois classes d'exceptions par les administrations, qui ont successivement régi le Rhin depuis la convention de 1804.

ART. 48. Les receveurs après avoir payé à la fin de chaque mois les appointements et remises alloués à chaque emploi, verseront le restant de la recette entre les mains de la personne, qui leur sera indiquée par l'administration mentionnée dans l'art. 14.

ART. 49. Pour opérer le partage prescrit par l'art. 6 de la convention de Vienne, chaque receveur dressera et se communiquera respectivement à la fin de chaque trimestre l'état des recettes faites pendant le dit trimestre dans son bureau, et lorsqu'il résultera de la balance faite sur ces états, qu'il a été perçu sur une des deux rives une somme plus forte que sur l'autre, le receveur de la Rive, où cette perception aura été la plus forte, devra sur les fonds courants du mois suivant, tenir compte de la moitié de la différence au receveur de l'autre rive; si les fonds courants du mois ne suffiraient pas pour liquider cette différence, il sollicitera auprès de l'administration, mentionnée en l'art. 14, les fonds nécessaires, afin que le mois, qui suivra le trimestre, ne s'écoule point, sans que cette balance ait été soldée.

Chaque Réceveur se portera en recette et en dépense des sommes provenant de ces différences, mais ni eux ni les autres employés ne jouiront d'aucune remise sur ces recettes.

L'administration de l'octroi de la navigation du Rhin restera chargée de dresser et d'établir le décompte définitif des états riverains entre eux, de manière, que chacun d'eux recevra la moitié du produit net de la perception réunie des deux bureaux.

ART. 50. Chaque état riverain se charge de l'entretien des chemins de hallage, qui longent son territoire, ainsi que des travaux nécessaires dans le lit du Rhin pour la même étendue. Mais la Commission centrale et en son nom la Commission d'administration provisoire exerceront une inspection et surveillance particulière sur l'exécution des travaux, que cet entretien en bon état exige.

ART. 51. Les droits de la navigation du Rhin entre Strasbourg et Bâle ne pourront jamais être affermés soit en masse, soit partiellement.

ART. 52. Aucune demande en exemption ou modération des droits ne sera admise, ni par les Receveurs de la navigation, ni par aucune autre autorité quelconque, quelque soit la nature, l'origine, la destination des embarcations, des effets ou des marchandises et à quelque personne, corps, ville ou État souverain, que les uns et les autres appartiennent, comme aussi pour quelque service ou par quelque ordre que le transport s'en effectue, et ce non-obstant tous privilèges et usages contraires.

ART. 53. Si même une embarcation, son chargement ou partie d'icelui, après avoir acquitté les droits de navigation dans un ou les deux bureaux, viennent à être avariés, ou même à périr entièrement par quelque cause, qui ce puisse être, aucune demande en exemption ou restitution de tout ou partie des droits perçus ou à percevoir, ne sera admise, non-obstant tout règlement ou usage contraires.

ART. 54. Les conducteurs d'embarcations ou trains et radeaux qui auront contrevenu à quelque une des dispositions de la présente convention ou des réglemens qui en dériveront, pourront être retenus, ainsi que leurs embarcations, trains ou radeaux, dans le lieu où il aura été informé contre eux, jusqu'à ce qu'ils aient acquitté les droits dûs par eux, ainsi que les amendes et frais que leur conduite aura occasionnés, à moins qu'ils ne fournissent sur les lieux une caution reconnue solvable et admise par le receveur du bureau qui sera saisi de l'affaire.

ART. 55. Si les employés de la navigation se trouvent dans la nécessité de rétenir quelque embarcation, train ou radeau naviguant sur le Rhin, ils ne pourront le faire qu'après avoir dressé au préalable un procès-verbal contenant les motifs de cette mesure extraordinaire, et si même les circonstances les obligent de plus à amener les dits bateaux,

trains ou radeaux à quelque point de l'une ou l'autre rive, il leur est recommandé très expressement d'en prévenir de suite les employés des douanes de la rive où ils les feront amarrer; tout retard dans cette formalité pourra être pouni par la destitution; les précautions à prendre de la part des douanes en pareil cas seront les mêmes, que celles dont il est fait mention dans les Art. 3 à 9.

ART. 56. Si d'après les vérifications, qui seront faites par les employés de la navigation, il appert que les conducteurs d'embarcations, trains ou radeaux, n'ont pas exhibé dans les lieux où ils devaient le faire, les manifestes et déclarations dont il est parlé dans l'art. 52, ou que ces manifestes ne sont pas réguliers et conformes à la vérité, soit pour la quantité soit pour la nature des objets transportés, ou si après avoir exhibé des manifestes exacts, les dits conducteurs parviennent à se soustraire à l'acquittement du droit de navigation en tout ou en partie, ils seront obligés de payer par forme d'amende, le double des droits auxquels ils ont voulu se soustraire, et indépendamment des dits droits.

Ainsi le doublement aura lieu sur la totalité du chargement, s'il n'y a point eû d'exhibition de manifeste la où elle devait se faire ou si une embarcation étant chargée a été déclarée à vuide; mais si l'infidélité dans les manifestes ou déclarations n'est que d'une partie des chargements, cette partie seule sera assujettie au doublement des droits.

De même si l'infidélité consiste à avoir dissimulé la véritable nature des objets, le doublement ne portera que sur l'excédant des droits, auxquels un énoncé fidèle eut donné lieu.

Dans tous les cas, la somme à doubler, toujours indépendamment des droits dûs, se composera d'autant d'articles qu'il y aura eû de bureaux où les droits auront été fraudés en tout ou en partie.

ART. 57. Lorsqu'un ou plusieurs employés de la navigation, revêtus de leur uniforme, ou munis de leur commission, se présenteront devant les dépositaires de l'autorité publique en un lieu quelconque de

l'une ou de l'autre rive pour réclamer l'appui du souverain territorial, dans l'exercice de leurs fonctions, notamment pour retenir des embarcations, trains ou radeaux et leurs conducteurs, et les empêcher de se soustraire au paiement des droits de navigation, il devra être fait droit sans délai à leur requisitoire.

ART. 58. Les mesures, que les Receveurs de la navigation seront dans le cas de prendre, en exécution des art. 31, 54 et 56, pour réprimer et punir ceux, qui contreviendraient à la présente convention, seront exécutées par provision, mais lorsqu'elles donneront lieu à des plaintes, les réclamants auront leur recours d'abord pardevant la Commission d'administration provisoire, et en dernier ressort pardevant la Commission centrale. Ces décisions provisoires et définitives ne constitueront les réclamants en aucuns frais.

ART. 59. Les Receveurs de la navigation pourront faire surveiller la confection des trains, afin de constater la quantité de bois, qui les compose, même quand les trains se confectionneraient à quelque distance du lieu, où le bureau de navigation est établi.

ART. 60. S'il arrivait (ce qu'à Dieu ne plaise), que la guerre vînt à avoir lieu entre les deux états, la perception du droit de navigation continuera à se faire librement, sans qu'il y soit apporté d'obstacle de part ni d'autre.

Les embarcations et personnes employées au service de la navigation jouiront de tous les privilèges de la neutralité, et il sera accordé des sauves-gardes pour les caisses et bureaux.

ART. 61. Jusqu'à la confection et sanction définitive du nouveau règlement prescrit pour tout le cours du fleuve par l'art. 32 de la convention de Vienne de 1815, ou jusqu'à l'émanation de l'instruction intérimaire, mentionnée par l'art. 51 du même traité, les dispositions de la présente convention seront exécutées selon leur forme et teneur, et il ne pourra être allégué pour les interpréter et y suppléer, en ce qui concerne la navigation du Rhin et sa police, que les conventions du

15 Août 1804 et 24 Mars 1815, ainsi que les décisions, tant des administrations successives, qui ont régi la navigation du Rhin, que de la Commission centrale.

ART. 62. A ces fins le présent traité après avoir été ratifié par les parties contractantes, expédié en triple, sera déposé aux archives de la commission centrale pour la navigation du Rhin.

Il sera joint au présent traité, par le commissaire badois, une traduction du dit traité en langue allemande, certifiée par lui conforme au texte original français.

N.º II.

Auszug aus dem 27. Protocoll der in Folge der Bestimmungen des Wiener Congresses in Dresden zur Organisirung der Elbe-Schiffahrt versammelten Commission, den Magdeburger Stapel betreffend.

Dresden, den 1^{ten} Juli 1810.

§. 84.

Die in der vorigen Conferenz §. 82. bemerkte preussische Denkschrift den Magdeburger Stapel betreffend wurde verlesen, wie folgt:

PREUSSEN. In der Schlussacte des Wiener Congresses ist Art. 114 bestimmt worden:

On n'établira nulle part des droits d'étape, d'échelle, ou de relâche forcée. Quant à ceux qui existent déjà, ils ne seront conservés qu'en tant que les états riverains, sans avoir égard à l'intérêt local de l'endroit, ou du pays où ils sont établis les trouveroient nécessaires ou utiles à la navigation et au commerce en général.

Diese Bestimmung legt einer hochlöblichen Elbschiffahrts-Commission auch die Verbindlichkeit ob, dass bis jetzt bestehende Stapel-Recht der Stadt Magdeburg zum Gegenstande ihrer Verhandlungen zu

machen und die Frage über dessen fernere Beibehaltung in Berathung zu nehmen; mir als königlich preussischen Commissär kömmt es zu, die Gesichtspunkte näher anzugeben und zu entwickeln, von welchen bei der Entscheidung dieses Gegenstandes insbesondere dürfte ausgegangen werden müssen, und ich erlaube mir daher darauf den folgenden Vortrag zu richten.

Vorab sey es mir vergönnt, mit wenigem historisch das Entstehen dieser Berechtigung zu berühren und den Umfang ihres jetzigen Bestandes anzugeben.

Magdeburg ist im Besitz des Stapelrechts seit der Zeit Karls des Grossen, also in einem Besitze der tausendjährig und deshalb wahrhaft ehrwürdig ist.

Die erste Erwerbung geschah titulo gratioso. Dagegen wurde die Stadt im Jahre 1547 dieses Rechts nach der Acht und Ober - Acht Kaisers Karls des 5ten für verlustig erklärt und dasselbe an das Churhaus Brandenburg geschenkt.

Das Churhaus brandenburg entsagte indess, durch Vermittelung der Churfürsten Moritz und August zu Sachsen, dieser Schenkung und nach einem im Jahre 1554 geschlossenem Vergleiche, verblieb der Stadt das Recht gegen eine Abfindung von 45,000 Gulden. Dadurch hat die Stadt den Stapel unläugbar titulo oneroso erworben.

In neueren Zeiten ist die Berechtigung vielfach und von mehreren Seiten angefochten worden; doch ist sie bisjetzt durch die Heiligkeit des wohlerworbenen Rechts und durch die Ehrwürdigkeit des uralten Besitzes beständig geschützt und erhalten geblieben.

Der Umfang des Stapelrechts gieng ursprünglich soweit, dass alle vor Magdeburg vorbeigehende und daselbst zur Umladung kommende Waaren dort drei Sonnenscheine feil gebothen werden mussten.

In dieser Ausdehnung ist die Gerechtsame indess schon seit längerer Zeit nicht mehr ausgeübt, vielmehr beschränkt sie sich jetzt nur auf das

Recht einer gezwungenen Umladung; droit de relâche forcée, — und der Spedition durch Magdeburger Kaufleute.

Es ist nicht zu leugnen, ein solches und ähnliche Stapel-Gerechtigkeiten aus Eigennutz gesucht, aus Schwäche und oft aus Verlegenheit und Drang der Umstände zugestanden und errungen, haben in unserm deutschen Vaterlande mannigfache und gerechte Beschwerden über Bedrückung und Erschwerung des Handels erregt und die Nation empfindet es wohlthätig, dass die neueren Zeiten und freisinnigen Ansichten, die Beschränkung und Einziehung dieser zu sehr vervielfältigten monopolistischen Gerechtigkeiten möglich gemacht haben.

Dagegen ist es auch wiederum leicht erweislich, dass sehr viele dergleichen Vorrechte nur hervorgerufen und bewilligt sind, entweder wegen des wirklichen Nutzens, den sie dem Handel und dem Verkehr im Allgemeinen brachten, oder aus einer von Lage und Verhältnissen hergeleiteten Nothwendigkeit. Diese Behauptung wird man aufs vollständigste durch die Erinnerung an die Einrichtungen bestätigt finden, welche in dieser Hinsicht von der alten Hanse ausgingen, diesem nicht sowohl kräftigen und mächtigen, als höchst einsichtsvollen Bunde Handeltreibender Städte, der Deutschlands Handel zu einer Höhe und zu einem Flor erhob, wie er nie früher hatte, wie er nachher nicht wieder erreicht hat.

Bei der Hanse scheint es namentlich vorherrschender und allgemeingültiger Grundsatz gewesen zu seyn, die Strohmschiffahrt in angemessenen Zwischenräumen durch Anlegung von Stapel und Factoreyen zu unterbrechen und an denjenigen Puncten auch eine Vertauschung der Schiffgefaesse eintreten zu lassen, wo eine veränderte Beschaffenheit des Strohmes andere Gefaesse, andere Einrichtungen und andere Kenntnisse nothwendig oder wünschenswerth machten. Diese wohlbegründete Vorsicht wird noch durch den Umstand verstärkt, dass Flussschiffe in der Regel nicht mit der Sorgfalt und Dauerhaftigkeit gebauet werden, wie sie zu langen Reisen durchaus erforderlich ist und dass daher die

Kaufmannsgüter einer Gefahr des Verderbens ausgesetzt werden, wenn sie zu lange in einem und demselben Flussschiffe eingeschlossen bleiben.

Dass auch solche Umstände und Rücksichten auf das Ent- und Fortbestehen des Stapels zu Magdeburg durch so viele Jahrhunderte, mit eingewirkt haben, und dass man schon darin dessen allgemeine Nützlichkeit und Nothwendigkeit begründet finden müsse, scheint um so weniger bezweifelt werden zu dürfen, als über dieses Stapelrecht durchaus nie so laute und dringende allgemeine Klagen geführt sind, als über derartige nicht so in der Natur der Sache und der Verhältnisse begründeten Rechte in anderen Städten, die daher auch schon längst den Forderungen einer unbefangeneren und einsichtsvolleren Zeit haben weichen müssen und ihre Wirksamkeit verlohren haben.

Dass auch noch jetzt bei der Schifffahrt auf der Elbe dergleichen Rücksichten gelten und zum allgemeinen Besten der Schifffahrt und Handlung in Betracht kommen müssen, wird von Sachverständigen durchaus nicht in Abrede gestellt werden können. Selbst durch den zur Berathung bei einer verehrlichen Commission vorgelegten Entwurff zum Elbschifffahrts - Reglement ist dies aufs Bestimmteste schon anerkannt und im Art. 49 ausgesprochen. Es heisst daselbst:

Da aber die Schifffahrt auf der Elbe besondere Erfahrung und Localkenntnisse erheischt, so sind die resp. Uferstaaten übereingekommen, an die Stelle der bisherigen partiellen Ortsgilden gemeinschaftliche Innungen eintreten zu lassen und sie in *Sectionen*, nach den *Bedürfnissen der Stromtheile*, die sie zu befahren bestimmt sind, abzutheilen.

Nun was hier als nothwendige und nützliche Maasregel vorausgesetzt ist und was erst eingeführt werden soll, auf das nähere Gutachten von Sachverständigen eine Unterbrechung der Schifffahrt, eine Umladung, das ist es ja nur was in Magdeburg bereits factisch vorhanden ist, und was diesen allgemeinen Nutzen den man erst erzielen will, schon seit Jahrhunderten unläugbar und im höchsten Grade wirklich

geleistet hat und noch leistet. Mit welchem Rechte würde man an die plötzliche Vernichtung aller dieser Verhältnisse denken können, so lange Geschichte und Bestehen ihren grossen Werth in den Augen aller Sachkundigen behalten? Mit welchen Gründen der Klugheit und der Billigkeit würde es gerechtfertigt werden können, heute voreilig, alte und gediegene Verhältnisse zu zerreißen und zu vernichten, um morgen sie aller Wahrscheinlichkeit nach, an demselben Orte und unter den bisherigen Bedingungen, vielleicht nur unvollkommener, wieder herzustellen?

In dieser Betrachtung scheint es daher gewiss viel gerathener und einem ruhigen, überlegten Organisations - Verfahren angemessener, das wohlbegründet Bestehende vorläufig zu respectiren und eine Aenderung dann erst vorzunehmen, wenn eine *vorhergegangene* genaue, sorgfältige und unpartheiische Prüfung durch eigentliche Sachverständige *erwiesen* hat, dass das Vorhandene schädlich und unnöthig ist und einer Veränderung unterworfen werden muss.

Ohne dem Resultate einer solchen sachverständigen Untersuchung über das Stapelrecht von Magdeburg vorgreifen zu wollen, erlaube ich mir in Gefolge der vom Magistrate zu Magdeburg erhaltenen Mittheilung nur nachrichtlich anzuführen, dass: als im Jahre 1809 ein Handelsvertrag zwischen Westphalen und Sachsen beabsichtigt wurde und dabei auch die Aufhebung des Magdeburger Umlade - Rechts zur Sprache kam, die Kaufleute und Schiffer zu Dresden und Pirna schon erklärt haben sollen,

»dass ihnen daran nicht besonders gelegen sey, sie vielmehr damit
 »ganz zufrieden wären, wenn es bei der bestehenden Ordnung
 »sein Bewenden behalte.«

Ferner hat nach der Versicherung des Magistrats zu Magdeburg der sächsische Generalconsul Michaelis zu Hamburg, ein doch gewiss vom Handel und dem Interesse seines Landes wohl unterrichteter Mann, sich mit Bestimmtheit dahin geäussert:

dass das Aufhören des Umlade - Rechts zu Magdeburg dem sächsischen Handel unmöglich Vorthail bringen könne, weder für Dresden noch für Pirna und am wenigsten für Leipzig. Letztere Stadt besonders müsse wünschen, die Elbschiffahrt bei ihrer bisherigen vortrefflichen Einrichtung erhalten zu sehen.

Er verlangt nur eine amtliche Aufforderung, um genügende Beweise für diese Ansicht vorzubringen.

Es ist mehr als zu wahrscheinlich, dass ein grosser Theil des Hamburger Handelsstandes sich auf eine für Magdeburg gleich vortheilhafte Art äussern würde und wäre es der Fall, so würde doch gewiss eine solche Meinung, das Gutachten eines Platzes, wo die Begriffe über Handel und Schiffahrt durch eine hohe theoretische Ausbildung und durch die umfassendsten und vielseitigsten Erfahrungen geläutert sind, die erste und wichtigste Berücksichtigung bei der Entscheidung des vorliegenden Gegenstandes verdienen.

Nach diesen allgemeinen Vorausschickungen über die Begründung des Magdeburger Umlade - Rechts in der Natur der Verhältnisse und der örtlichen Umstände selbst, *welcher den Beweis seiner Nothwendigkeit schon in sich schliessen*, sei es mir vergönnt, sofort einem noch liegenden und gewöhnlichem Einwurfe zu begegnen,

»nämlich dem, dass wo die Natur und alle Umstände schon so
»für eine Sache sprechen, es ganz überflüssig sey, sie noch durch
»besondere Vorrechte aufrecht halten und beschützen zu wollen.«

Ein solcher Einwand ist im Allgemeinen ganz unrichtig, denn damit würde man alle Einrichtungen über den Haufen werfen und gerade müssten diejenigen am Ersten aufhören, die durch Angemessenheit und Zweckmässigkeit sich am meisten auszeichnen möchten.

Bei der Erörterung des vorliegenden Gegenstandes darf er aber gar nicht erhoben werden, indem dabei zunächst nicht davon die Rede ist, etwas neu hinzustellen und einzurichten, vielmehr nur zu untersuchen ist, ob ein factisch bestehendes Recht in *natürlichen Verhält-*

nissen wohl begründet erscheint und in dieser Existenz bisher allgemeinen Nutzen gewährt hat.

Ich maasse mir nicht an, erschöpfend den vielseitigen Nutzen an-
geben zu können, den Handel und Schifffahrt bisher aus dem Stapel-
recht der Stadt Magdeburg speciell gezogen haben; aber als die we-
sentlichsten und am meisten in die Augen springende Vortheile werden
erwähnt werden können:

- 1) Schnelligkeit, Erleichterung und Ordnung im Betriebe der
Schifffahrt und bei den Waaren - Versendungen.

Die durch das Umladerecht bedingte Regelmässigkeit des Waaren-
zuges hat es möglich gemacht, damit allgemein vortheilhafte Einrich-
tungen in Verbindung zu bringen, die sofort aufhören müssen, sobald
eine Ungebundenheit eintritt, die wenn auch nur auf kleine, jedoch
gewisse und sichere Vortheile mit Bestimmtheit nicht mehr Rechnung
machen lässt. So ist die Vereinigung möglich geworden, und ent-
standen, welche zwischen den meisten Magdeburgischen Kaufleuten
und einer Anzahl von Schiffern, (ohngefähr drittehalbhundert) die
theils in Magdeburg selbst, theils an der Elbe und Saale wohnen,
eingegangen ist.

Nach derselben haben sich die Kaufleute nämlich verbindlich
gemacht, ihre Versendungen nach Hamburg und ihre Beziehungen von
daher, nur durch die zur Vereinigung gehörige Schiffer besorgen,
diesen unverschuldete Schäden nach allgemeinen Assecuranz - Bestim-
mungen zu vergüten, und ihnen die Ladung durch besonders dazu
bestellte Schiffs - Abfertiger oder Procureurs jedesmal anweisen zu
lassen, ohne dass sie nöthig haben, sich selbst danach zu bemühen
und umzusehen. Dagegen haben dann auch die Schiffer die Verpflich-
tung übernommen:

- a) sich eine bestimmte vergleichungsweise sehr ermässigte Fracht-
taxe gefallen zu lassen,
- b) die Verladungen stets prompt und bei jedem *Wasserstande* zu
besorgen,

c) nur mit Gefässen zu fahren, deren Beschaffenheit vorher von seiner aus Kaufleuten, Schiffern und Sachverständigen bestehenden Commission gut gefunden ist,

d) das Gefäss nur mit *einer gewissen*, seiner Grösse nach *geringen* Anzahl von Centnern zu beladen und nicht zu überfrachten.

Die allgemeinen wichtigen Vorthelle aus diesen Einrichtungen sind in die Augen fallend. Ordnung, Schnelligkeit, Sicherheit, Wohlfeilheit der Fracht sind die unmittelbaren Folgen davon und der sichere Calcul, den nun der Kaufmann im Voraus Hinsichts der Frachtkosten, machen kann, entfernt auch im Voraus manche Bedenken und oft sehr unangenehme Verlegenheiten.

Bestände diese Vereinigung nicht, wie sie denn in bisherigem Umfange nicht ferner Bestand halten kann, wenn für die Elbschiffahrt völlige Regellosigkeit ausgesprochen werden sollte, indem dann für Kaufmann und Schiffer aller Rückhalt weg fällt Kraft dessen sie jetzt lästige Verbindlichkeiten gegen einander wohl übernehmen können; — so entsteht zunächst ein allgemeines, Verwirrung bringendes Drängen der Schiffer nach den Ladungsplätzen, jeder sucht Ladung so gut er kann; er will so viel einnehmen als sein Schiff nur irgend tragen kann, da er nicht sicher ist ob er eine zweite Ladung erhält und überladet daher; da er die Ladung einzeln zusammen suchen und holen muss, so entstehet Aufenthalt und durch kostbare Liege - Tage wird seine Fracht nothwendig vertheuert, nicht zu gedenken, dass dadurch die Gefahr und die Neigung zur Veruntreuung der Ladung ganz gewiss vermehrt wird. Zu Zeiten und bei gutem Wasserstande wird sich in den Ladungsplätzen die Zahl der Ladung suchenden Schiffer unmässig anhäufen, zu anderen Zeiten wird Mangel daran seyn; die Aufsicht auf tüchtige und sichere Schiffgefaesse würde nicht mehr so unmittelbar ausgeübt werden. Lauter Nachtheile, die für den Flor des Handels und auch selbst für die Schifffahrt unberechenbare Folgen nach sich ziehen müssten.

In dieser Hinsicht erwähne ich nur beiläufig, dass auch die Kaufleute und Schiffer von Berlin schon seit einigen Jahren, damit umgehen, unter sich ähnliche Verbindungen zu errichten, deren Ausführung aber insbesondere dadurch erschwert und hingehalten wird, dass hier nicht wie bei Magdeburg ein vorhandenes Stapelrecht die Vollziehung erleichtert.

2.^o Auch die Sicherheit des Handels wird durch das Umladerecht in Magdeburg befördert.

a) Unter den Gegenständen, die zum grossen Handel gehören, gibt es viele, namentlich Oehle, Weine, andere spirituose Getränke, Syrup und mehrere andere Flüssigkeiten überhaupt die der Leckage unterworfen, andere, die dem Verderben durch Gährung ausgesetzt, noch andere, die leicht schmelzbar sind, wiederum andere, die durchaus nicht lange nass und feucht gelegen seyn dürfen. Alle diese Waaren haben es nöthig, öfters nachgesehen und umgeladen zu werden und man würde den höher liegenden Handelsplätzen gewiss einen sehr üblen Dienst erweisen, wenn man ihnen dergleichen Waaren direct aus der See, wo sie auch schon gelitten haben können, oder selbst von Hamburg zuschicken wollte.

b) Erst unterhalb Magdeburg fängt das Fahrwasser der Elbe vorzüglich an, durch Versandungen und andere oft schnell wechselnde Ereignisse unsicher zu werden und diese wird ein Schiffer aus entfernteren Gegenden nie so gut kennen lernen und vermeiden können, als der Schiffer aus Magdeburg, der nach der jetzigen Einrichtung ausschliesslich nur die Strecke bis nach Hamburg und durchaus gar keine andere befährt.

c) Erleidet nun auch selbst ein Magdeburger Schiffer Haverrey, so kann die Assekuranz - Verbindung den Schaden bei weit geringerer Prämie vergüten, als sie würde verlangen müssen, wenn ungeübtere, unerfahrenere Schiffer diese Flussstrecke auch befahren und an der Versicherung Theil nehmen wollten.

d) Die gute Beschaffenheit der Schiffgefaesse wird gewiss auf keinem anderen Weege so garantirt, als auf dem bis jetzt eingeschlagenen, wo dabei das wechselseitige Interesse von Kaufmann und Schiffer zusammen trifft.

e) Der Magdeburger darf sich bei einer sehr hohen Conventionalstrafe nicht unterfangen, auf der Fahrt Bey- oder Abladungen vorzunehmen, und

f) endlich ist nicht übersehen, dass in Magdeburg ganz vorzügliche Anstalten vorhanden sind, welche das Nachsehen, Nachwiegen und aufbewahren der Waaren sehr erleichtern und sichern und dass daraus namentlich für entfernte Empfänger grosse Vortheile und Bequemlichkeiten folgen.

Ist die Nützlichkeit dieser Anstalten zur Sicherheit und Bequemlichkeit des Elbhandels als erwiesen anzunehmen, so wird auch Niemand deren Kostspieligkeit für Magdeburg bezweifeln, und sich der Ueberzeugung entziehen können, dass deren Fortbestehen in diesem Umfange und in dieser Vollkommenheit nur so lange möglich ist, als der erwähnten Stadt die so lange genossene Berechtigung ungeschmälert verbleibt.

Soll letztere ganz aufhören, oder, wie es wenigstens versuchsweise geschehen dürfte, der Magdeburger Verkehr theilweise auf andere Elbpuncte gelegt werden, so würden alle nützliche aber kostbare Anstalten in Magdeburg unvermeidlich auch theilweise verlohren gehen, und für die Sicherheit der Flussschifffahrt ein empfindlicher Verlust erwachsen.

Nachdem ich nun vorstehend hinlänglich dargethan zu haben glaube, dass bei Magdeburg die allgemeine Nützlichkeit und eine in der Natur der Oertlichkeit und der Verhältnisse bedingte allgemeine Nothwendigkeit der dortigen Umlade- und Stapelrechte wohl begründet und erwiesen sind, so wird dadurch auch der Antrag auf fortdauernde Gewährung dieses wohlerworbenen Vorrechts justificirt und ganz im

Geiste der Wiener Congressacte aufgestellt erscheinen, und würde es mir zur grossen Genugthuung gereichen, wenn ich durch eben gehaltenen Vortrag, auf eine, wie ich nicht zweifeln darf, billige und sehr günstige Entscheidung einer verehrlichen Commission, einen schwachen Einfluss zu erringen so glücklich gewesen wäre.

Sollte indess, wider alles Vermuthen, die Entscheidung ungünstig für Magdeburg ausfallen, so würde die Commission im Voraus wohl darauf Bedacht zu nehmen haben, wie eines Theils Magdeburg für den Verlust eines wohl und selbst titulo oneroso erworbenen Rechts zu entschädigen seyn würde, indem es nicht im Geiste der Wiener Verhandlung liegen kann, ein nutzbares Privatrecht, ohne irgend einen genügenden Ersatz zu nehmen, zu vernichten und wie anderen Theils nach den Gesetzen der Billigkeit und der Milde, das Aufhören der in Rede stehenden Berechtigung so eingeleitet werden könne, dass es der Stadt Magdeburg am wenigsten drückend und empfindlich erschiene.

Hierhin dürfte insbesondere gerechnet werden, wenn das Stapelrecht in seinem ganzen bisherigen Umfange allenfalls erst nach Verlauf mehrerer Jahre gänzlich erlöschen würde.

Das Präsidium ersuchte demnach die Commissarien ihre Abstimmungen über vorstehende Denkschrift zu Protokoll zu geben.

OESTREICH. *Das Magdeburger Stapel oder gezwungene Umladungs- und Speditionsrecht durch Magdeburger Kaufleute darf nach dem 114 Artikel der Wiener Congress-Schlussacte nur in so weit aufrecht erhalten werden, als die Elbuferstaaten, abgesehen von dem Interesse des Orts und des Landes, wo es besteht, dasselbe für Schiffahrt und Handel im Allgemeinen nothwendig oder nützlich erachten sollten.*

Es ist nicht zu verkennen, dass der Vortrag des königlich preussischen Commissärs Alles umfasse, was sich nur immer zu Gunsten des Magdeburger Stapels sagen lässt, gleichwohl gewährt er die Ueberzeugung nicht, dass die gezwungene Umladung zu Magdeburg nothwendig oder nützlich sey.

Diese Ueberzeugung zu geben, ist, und wird auch so lang unmöglich bleiben, als die tägliche Erfahrung laut widerspricht, und das Gegentheil unwiderlegbar macht.

Dieser Erfahrung zufolge sehen wir fortwährend gewöhnliche Elbschiffe mit einer Ladung von 8 bis 1200 Zentnern von und über Magdeburg die Elbe stromauf und niederwärts ohne Gefahr und Anstand befahren.

Ihr zu Folge giebt es ferner nur wenig Producte und Erzeugnisse, welche nach einer langen Wasserfahrt, noch weniger aber, welche nach einer kurzen eine Umladung fodern, und einige fodern sie nur unter gewissen zum Theil zufälligen Umständen und Ergebnissen. Der Seehandel macht hier jede weitläufige Ausführung überflüssig.

Es ist daher in der erstern Beziehung nicht denkbar, dass in dem Elbstrome bei Magdeburg das Daseyn einer solchen natürlichen Beschaffenheit des Flusses, oder solcher natürlicher Hindernisse zu jener Evidenz erhoben werden könne, welche die positive Nothwendigkeit eines Umtausches der gewöhnlichen Elbschiffe zu rechtfertigen, folglich die Aus- und Umladung der Frachtgüter daselbst unumgänglich zu machen fähig wäre.

Und in sofern bedarf es offenbar weder einer Würdigung der Maximen, nach welchen die Hansee Stapel anzulegen gewohnt gewesen seyn soll, und ob der Magdeburger darnach angelegt worden, noch der Beschaffenheit der Klagen, welche immerhin über das Magdeburger Stapelrecht geführt worden sind, noch endlich der Gutachten, welche Sachverständige, Handelsleute und Schiffer zu geben geeignet wären, oder aus dem Gesichtspunkte specieller Interessen, und wie selbst aus deren Anführung erhellet, unter besondern Verhältnissen über das Stapelrecht, und die Schiffahrts-Einrichtungen der Stadt Magdeburg gegeben haben sollen. Auch lässt sich der Commission nicht zumuthen, dass sie ihre An- und Einsichten in einer so einfachen Angelegenheit fremden An- und Einsichten unterordnen und schwanken-

den Autoritäten mehr Vertrauen schenken soll, als der eigenen Ueberzeugung.

In der erstern wie in der letztern Beziehung ist es aber weder mit den Rechten des Eigenthums noch der Freiheit der Schifffahrt und des Handels vereinbarlich, den Umtausche der Fahrzeuge und die Umladung von Transito - Gütern bloss darum erzwingen zu wollen, weil sie das Gebieth der Stadt Magdeburg erreicht haben: ohne Rücksicht, ob deren Natur und Beschaffenheit an und für sich eine oder auch keine Veränderung oder Umladung erheischen, oder ob sie dieselbe bloss wegen besonderer zufällig eingetretener Umstände und Ergebnisse, oder wegen einer noch zu grossen Entfernung von ihrem Bestimmungsorte fodern könnten.

Und wer möchte wohl zweifeln, dass das eigene Interesse des Eigenthümers, Spediteurs, oder auch Schiffers gross genug sey, um sie, wo es nur immer nöthig und nützlich ist, zur eigenen Anordnung eines Umschlags zu bestimmen, ohne diessfalls einer allgemeinen, und ebendarum schädlichen Zwangsgewalt zu bedürfen?

Das Daseyn zweckmäsiger und vorzüglicher Einrichtungen und Anstalten zu Magdeburg Behufs der gezwungenen Umladung und Spedition durch Magdeburger Kaufleute ändert in der Sache nichts, kann aber noch weniger solche örtliche und natürliche Verhältnisse ersetzen, durch welche ein gezwungener Umschlag bedingt ist. Sie können nützlich und sogar nöthig seyn, wenn der Umschlag selbst nützlich oder nöthig ist; aber sie sind es nicht, und werden der Freiheit der Schifffahrt und des Handels im Allgemeinen in allen Fällen lästig und nachtheilig wo das natürliche Verhältniss ihren Gebrauch entweder nicht fordert, oder eines grössern Nutzens wegen nicht räthlich macht.

Steht übrigens der Umpfang der gedachten Einrichtungen und Anstalten mit der natürlichen Nothwendigkeit und Nützlichkeit, sie zu gebrauchen, im angemessenen Verhältnisse, so werden sie nach wie vor bestehen; hält sie aber nur der Zwang, sie zu gebrauchen, auf-

recht, so bewähren sie nur die Nothwendigkeit noch die Nützlichkeit ihres Daseyns im vorhandenen Umfange, und es wird dann freilich davon so viel verfallen als für die Freiheit der Schifffahrt und des Handels im Allgemeinen entbehrlich ist, und als nach dem 114. Artikel der Congress-Schlussacte wegen der ausgesprochenen Freiheit für Schifffahrt und Handel in keine Betrachtung kommen darf.

Ein völliger oder auch nur bedeutender Verfall dieser Anstalten würde aber gerade wider deren Nothwendigkeit und Nützlichkeit für Schifffahrt und Handel im Allgemeinen zeugen. Dies scheint jedoch ein Fall zu seyn, welcher den Verhältnissen und Umständen nach mit Wahrscheinlichkeit nicht besorgt werden darf. Denn der grosse Handel zu Land und zu Wasser zieht sich der Erfahrung gemäss immer auf ihm bequeme Hauptpunkte, wo er findet, was ihm wesentlich und wünschenswerth ist; und an dem Elbflusse wird Magdeburg gewissermaassen im Mittelpunkte seiner Schiffbarkeit gelegen immerhin der bequemste Ort seyn und bleiben, wenn Schifffahrt und Handel daran auch nicht schon gewöhnt wären.

Zu dem grossen Vorthail seiner Lage gesellt sich aber für Magdeburg insbesondere noch der Vorthail, welchen es aus den Rang- und Beurtfahrten zu ziehen vorzugsweise berufen ist, zu welchen die angenommenen Artikel XXIV. und XXV. der Uebersicht des XXI. Conferenzprotokolls nicht bloss berechtigen, sondern gewissermaassen sogar auffordern. Zu derley Einrichtungen bedarf es keines Zwangs, und keines Stapels, sie werden sich wie in Holland, und an jedem wohlregulirten Flusse durch freye Einverständnisse zwischen Handels- und Schifferstand und durch gegenseitiges Interesse bilden, und alle Klagen über lästigen Zwang und Druck werden von selbst aufhören. Eine nur flüchtige Erwägung der Artikel 20 bis 25 der oben berufenen Uebersicht im XXI. Conferenzprotocolle wird endlich über die Besorgniss beruhigen, dass die Commission nichts einzureissen gedenke, was morgen an demselben Orte vielleicht unvollkommener wiederhergestellt

werden müsste, und dass sie, indem sie für taugliche, verlässliche und befugte Schiffer im Verhältnisse allgemeiner Anforderungen der Nützlichkeit und Nothwendigkeit für Schifffahrt und Handel auf dem ganzen Laufe der Elbe, und auf allen Puncten durch allgemeine Bestimmungen sorgte, keine Regellosigkeit, sondern eine freye Concurrenz bezwecke, welche der Freiheit des Handels von jeher immer besonders erspriesslich gewesen ist.

Andere Anstalten und Einrichtungen, welche von der gezwungenen Umladung ganz unabhängig sind, werden der Vorthelle wegen, die sie anbieten, freiwillig genützt werden, ohne irgend eines Zwanges zu bedürfen: und so erübrigt nur noch die Aeusserung über den Entschädigungsanspruch, welcher für den Fall der Nichtaufrechthaltung des in der Rede stehenden Stapels gemacht wird.

Vermöge des 114. Artikels der Wiener Congress - Schlussacte haben die allerhöchsten Contrahenten zweifels ohne mit Beachtung der Erwirbstitel der verschiedenen Stapelrechte, deren Aufhebung geradehin, und ohne allen Vorbehalt eines Rechts auf Entschädigung ausgesprochen. Sie haben ferner vermög des 117. Artikels der Convention über die Rheinschifffahrt den gezwungenen Umschlag der Städte Mainz und Cölln, namentlich, so wie die Privilegien der dasigen Schiffergilden u. s. w. ohne Entschädigung aufgehoben.

Sie haben endlich die Aufrechthaltung wirklich bestehender Stapelrechte nur in sofern bewilligt, in wie fern die Uferstaaten dieselben für Schifffahrt und Handel im Allgemeinen Nothwendig oder nützlich erkennen sollten.

Hiernach beschränkt sich die Competenz der Uferstaaten und ihrer Bevollmächtigten einzig und ausschliessend auf die Aufrechthaltung eines Stapels im bestimmten Falle, aber sie erstreckt sich durchaus nicht auf Anerkennung einer Entschädigung für den Fall der Unthunlichkeit, ein bestimmtes Stapelrecht in Kraft und Wirksamkeit zu erhalten.

Es gehört folglich in keiner Hinsicht in den Wirkungskreis der

Commission, in die Erörterung oder Beurtheilung der Frage einzugehen, ob oder in wie fern oder was etwa für eine Entschädigung zuzugestehen wäre und ob sie zu leisten sey und wer sie zu leisten habe.

Wenn man auch abgesehen von allem diesem den gestellten Entschädigungsauspruch würdigen wollte, so würde sich bei dessen näherer Zergliederung und Beurtheilung nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen auch insbesondere noch zeigen, dass er, rechtlich betrachtet, weder gestellt noch zugestanden werden könnte.

Nach dem Vortrag des königlich preussischen Commissärs hat die Stadt Magdeburg die Stapelgerechtigkeit zur Zeit Kaisers Karl des Grossen *titulo gratuito* erworben, im Jahre 1547 durch Acht und Ober-Acht verlohren, und sie im Jahre 1554 nachdem sie an das Churhaus Brandenburg vergeben war, von demselben gegen einen Abfindungsbetrag von 45,000 Gulden zurückerhalten, und behauptet nun, das Privilegium *titulo oneroso* erworben zu haben.

Unmöglich kann Jemand diese Behauptung für consequent und richtig ansehen. Denn das Entgeld für den Genuss des Privilegiums änderte und konnte die Natur des Privilegiums selbst nicht ändern. Dieses bleibt nach wie vor ein Privilegium, *titulo gratuito* erworben, und kann als solches seiner Natur nach zu jeder Zeit widerrufen werden, ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung zu gewähren.

Für den augenblicklichen Zweck der Beurtheilung des gestellten Anspruchs scheint diese Andeutung hinzureichen, und von der Nothwendigkeit einer Untersuchung der Frage über die Legitimität der Veränderung dieser Stapelgerechtigkeit völlig zu entheben, welche nach der Darstellung ursprünglich in einer gezwungenen Feilbiethung angekommener Waaren durch drey Sonnenscheine, heut zu Tage aber in einer gezwungenen Umladung und Spedition durch Magdeburger Kaufleute besteht.

Aus diesen bloss für das Protocoll möglichst kurzgefassten Betrachtungen über das Magdeburger Stapelrecht findet sich der österreichische

Bevollmächtigte, auch abgesehen von den unter den §§. 38 und 39 des Conferenz - Protokolls XI. und XII. gefassten einhelligen Commissionsbeschlüssen, zu der auf inniger und unerschütterlicher Ueberzeugung beruhenden Erklärung veranlasst, dass das Magdeburger gezwungene Umladungs - und Speditionsrecht für Schifffahrt und Handel im Allgemeinen weder nothwendig noch nützlich sey, und dass es daher den im 114. Artikel der Wiener Congress - Schlussacte ausgesprochenen Grundsätze gemäss nicht aufrecht erhalten werden könne; eine Würdigung des gestellten Entschädigungsanspruchs aber nicht zur Competenz der Elbeschifffahrt - Regulirungscommission gehöre.

SACHSEN. Die Nothwendigkeit eines Stapels oder Umschlags kann nur aus der physischen und Lokalbeschaffenheit des Stapelorts und des demselben vorbeiströmenden Flusses hervorgehen. Da nun nach der Erfahrung täglich Schiffe Magdeburg vorbeifahren, wenn sie sich mit der dortigen Schiffergilde darüber einverstanden haben, so folgt daraus, dass ein dergleichen gezwungener Umschlag nicht als nothwendig angesehen werden kann. Die Nützlichkeit einer Umladung kann bei einer oder der andern Ladung allerdings statt finden, aber in solchen Fällen wird sie durch Privat - Uebereinkunft erfolgen, und bedarf es nicht eines Zwangsrechts, welches nicht füglich mit dem Begriff einer freyen Flussschifffahrt bestehen kann.

Uebrigens hat Commissarius zu erklären, dass ihm von der, Seiten des sächsischen Handelsstandes gegen den Magdeburger Stapel und Umschlagszwang geäussert worden seyn sollenden Gleichgültigkeit, bey Gelegenheit der Commercial - Unterhandlung mit Westphalen, etwas nicht bekannt worden, vielmehr ergiebt die Geschichte der damaligen Unterhandlungen, dass man über die Aufhebung des Magdeburger Stapels bereits einverstanden gewesen. Eben so wenig ist Commissarius von der Privatmeinung des sächsischen Consuls zu Hamburg Michahelles über das Interesse des Handelsplatzes Leipzig an den Stapel von Magdeburg, etwas bekannt. Dass aber Leipzig durch die Belebung des

directen Elbhandels und die Oeffnung der sächsischen Elbe, Schaden erleiden muss, liegt in der Natur der Sache, allein Sachsen ist bereit, auch diese durch die Wiener Congressacte ihm aufgelegte Verbindlichkeit zu erfüllen und einen Theil des Leipziger Handelsflors dem allgemeinen Besten des deutschen Handels aufzuopfern.

Commissarius muss daher gegen Beybehaltung des Magdeburger Stapels und Umschlags sich erklären. Was aber den am Schluss der Denkschrift des königlich preussischen Herrn Bevollmächtigten bemerkten Entschädigungsanspruch betrifft, da bezieht sich Commissarius auf seine in der XXVI. Conferenz gegebenen Abstimmung.

HANNOVER. Die von dem königlich Preussischen Herrn Bevollmächtigten entwickelten Gründe zeigen allerdings, dass die in Magdeburg bestehenden Anstalten und der Schifffahrt bedeutende Vortheile verschaffen; sie beweisen aber nicht, dass ein gesetzlicher Zwang vorhanden seyn müsse, der den Handels- und Schifferstand in die Nothwendigkeit setze, davon auch wider seinen Willen Gebrauch zu machen. Vielmehr wird schon das eigne Interesse, auch ohne Einmischung der legislativen Gewalt, denjenigen Ort, der für die Speculation und die Sicherheit der Schifffahrt am geeignetsten ist, auszufinden, und die Rechtlichkeit oder nicht Rechtlichkeit einer Umladung besser wie es die Regierungen vermögen, zu beurtheilen wissen. Die Speculation und Schifffahrt aber durch Gesetze an gewisse Orte fesseln zu wollen, streitet im Allgemeinen gegen die Begriffe der Handels- und Schifffahrtsfreiheit, die die Congressacte ausspricht, und würde höchstens nur in ganz besondern, hier jedoch nicht vorliegenden Ausnahmefällen, gerechtfertigt werden können. Aus diesen Gründen stimmt der königl. hannöverische Bevollmächtigte fortdauernd für die Aufhebung des Magdeburg'schen gezwungenen Umschlagerechts, der in Antrag gebrachten Entschädigungsforderung aber muss er darum widersprechen, weil davon in keinem Artikel der Wiener Congressacte die Rede ist.

DAENNEMARK. Die Wiener Congressacte und frühere Beschlüsse

der Commission haben festgesetzt, dass Umladungs- und Stapelrechte auf der Elbe nur in sofern beibehalten werden sollen, als sie für Handel und Verkehr als nützlich oder nothwendig erwiesen werden können. Die von dem königlich preussischen Commissär in dem der Commission überreichten Aufsätze enthaltenen Gründe für die Nützlichkeit und Nothwendigkeit des Magdeburger Stapels haben den königlich dänischen Commissär nicht überzeugen können, vielmehr glaubt er mit Zuversicht, dass der Handel und die Schifffahrt auf der Elbe von selbst und ohne irgend eine durch Zwangsrecht gegebene Veranlassung, die für selbige vortheilhafteste Richtung nehmen werden, ferner hat er die Ueberzeugung, dass die besondere Beschaffenheit des Flusses an dessen Ufer Magdeburg liegt, die Handel und Schifffahrt erleichternde Einrichtungen, welche in dieser Stadt bereits Statt finden und ferner Statt finden werden, bestehende Verbindungen der Kaufleute und Spediteurs, Gewohnheiten und andere Umstände Magdeburg zu einem natürlichen Stapelorte machen, welchem das Beybehalten eines vom Mittelalter herrührenden verhassten Zwangsrechts gänzlich unnöthig wird. Kann solchergestalt der königl. dänische Commissär sich nicht einmal überzeugen, dass der für Magdeburg durch die Aufhebung des Stapels zu erleidende Verlust von der Bedeutung seyn könne, dass an eine Entschädigung für die Einwohner zu denken nöthig sey, so kann er um so weniger für eine solche stimmen, da die Wiener Congressacte durchaus keine Erwähnung eines Ersatzes für die von den Uferstaaten zur Erleichterung des Handels und der Schifffahrt zu bringenden Aufopferungen thut; auch würde wohl die Commission sehr in Verlegenheit gerathen, wenn sie bestimmen sollte, von wem eine solche Entschädigung zu entrichten wäre.

MECKLENBURG. Sind Aus- und Umladungen zu Magdeburg wirklich für einen schnellen erleichterten, geregelten und gesicherten Waarenzug nützlich und nothwendig, sind Gefahren und Verluste nur durch die dortigen Anstalten zu verhindern, so werden auch allemal jene beybehalten bleiben, und letztere vom Privatinteresse des ganzen con-

currirenden Handelstandes um so gewisser conservirt werden, je kostbarer vielleicht ihre Errichtung ist; es wird keines Zwangs zu ihrer Erhaltung bedürfen. Verfallen aber die Anstalten, weil sie weiter nicht genutzt werden, so beweist das ihre Entbehrlichkeit. Der mecklenburgische Bevollmächtigte theilt daher die Ansicht der vorausgehenden Abatimmungen, dass weder die Nothwendigkeit des fortbestehenden Magdeburger Zwangs dargethan, noch aus demselben ein überwiegender allgemeiner Nutzen zu erwarten sey. Er verspricht sich von der besondern Sachkenntniss des Hamburgischen Herrn Commissarii noch interessante Aufschlüsse hierüber, und ist übrigens des Dafürhaltens, dass der oft allegirte Wiener Beschluss zu Entschädigungsforderungen in diesem Falle nicht berechtige.

ANHALT. Wenn nach der Wiener Congressacte und nach den gemeinschaftlichen Beschlüssen der Elbschiffahrts - Commission jedes zur Schifffahrt vorschriftmässig qualifizirtes Fahrzeug die Elbe, so weit sie schiffbar ist gegen Erlegung des bestimmten Wasserzolls ungehindert befahren kann, so ist damit der Zwang eines Stapels oder Umschlags unvereinbarlich, und dem Gutbefinden jedes Handelsherrn und jedes Schiffers zu überlassen, ob er eine Umladung für sich nützlich oder gar nothwendig achte. Eine Entschädigung kann ein bisheriger Stapelplatz nach den deutlichen Worten der Congressakte Art. 114 von den Uferstaaten nicht verlangen.

HAMBURG. Der allgemeine Begriff eines Stapelplatzes bezeichnet den Ort, wo sich der Handelsverkehr ganz besonders in Masse auf einem Punkt vereinigt, weil zu einer gegebenen Zeit sich alle Mittel daselbst anfinden, welche dem Kaufmann für den Betrieb seines Geschäfts zusagen.

Es giebt nach der Erfahrung in der Handelsgeschichte zweyerley Stapel:

- a) den natürlichen,
- b) den gezwungenen.

In dem Zeitalter als sich der Handel ausbildete da galt der Grundsatz, man lasse den Kaufmann machen, er wisse am besten was ihm fromme — und daraus entstanden jene natürlichen Stapelplätze Augsburg, Nürnberg, Regensburg, u. s. w. auf welchen der Zeit der grösste freye Verkehr, bekanntlich zwischen Indien, Italien, und dem ganzen Norden von Europa getrieben wurde; der aber von jenen Plätzen weichen und sich nach andern Orten wenden musste, theils weil der Gang des Handels andere Richtungen nahm, theils weil gezwungene Systeme eintraten, wodurch Schenkungen, Verleihungen und Privilegien entstanden, welche einzelnen Städten gegeben wurden, woher sich das Wort Stapelgerechtigkeit gebildet hat, dessen Unbilde früherer Zeiten, verbunden mit dem Zwang des Verkaufs, der Umladung oder des Umschlags jeder Geschichtskundige kennt; woraus aber folgte, dass der Kaufmann unter solchen Umständen nicht mehr machen konnte, was ihm frommte.

Vieles hat seitdem im Handelsverkehr eine bessere Richtung gewonnen, und es ist Allen mit dem Elbhandel Vertrauten bekannt: dass die den Binnenhandel treibende Kaufmannschaft von Ungarn ab, und in mehreren Richtungen durch Deutschland bis an die Nordsee, Magdeburg, im Mittelpuncte an der Elbe gelegen mit allen Anstalten und Bequemlichkeiten für grosse Waarenlager versehen, als den Ort betrachtet und benutzt, von wo die weitere Versendung der Waaren, wenn sie von Hamburg dahin gelangt sind, am schnellsten entboten und beschafft werden kann, um dahin zu kommen wo der Verkauf am vortheilhaftesten ist.

Es bedarf kaum der Erwähnung, dass auch Hamburg bisher im Besitz der Stapelgerechtigkeit gewesen, indem diese Stadt nie Gebrauch von solchem Rechte gemacht hat. Aber die natürliche Lage und die dem Geschäftsgange angemessene Verhältnisse, bezeichnen Hamburg als den Ort des grossen Welthandels an der Elbe, der über See getrieben wird, und Magdeburg als den welcher den Vereinigungspunkt

für die Geschäfte des binnenländischen Verkehrs bildet. Je mehr Erleichterung nun den Handel an solchen grösseren Märkten gegeben wird, je weniger Formalitäten erforderlich sind, desto lebendiger und schneller ist der Umsatz, desto glücklicher der Geschäftsmann desto grösser der Staaten Wohlfahrt. Eine kurze Darstellung von dem Gange der Geschäfte im Grossen mag erweisen wie wichtig und nützlich dem Handelsverkehr ein Ort wie Magdeburg an der Elbe sich zeigt. Der Kaufmann in Wien, Prag, Pirna, Leipzig, Dresden, oder wo man will, in dem Bereich des Waarenbezugs von der Elbe entbietet Partien von Colonialproducte von Hamburg, zwar mit der endlichen Bestimmung für den Markt seines Orts; aber er hat vorab noch ganz andere Absichten im Auge, welche über den gewöhnlichen Betrieb des Krämers hinausgehen, und das Geschäft des grossen Kaufmanns, das der Speculation, der Unternehmung bezeichnet.

Der Geschäftsmann weiss, die Preise der Waaren stehen in allen Richtungen nach den Bedürfnissen oder Vorräthen verschieden; daher wird die Versendung des entbotenen Quantums nach Magdeburg beordert, um vorläufig gelagert zu werden; dort wird abgewartet, wohin durch günstige Conjunction die Waare auf den vortheilhaftesten Markt könne gebracht werden weil von dort die Expedition dann am schnellsten zu bewirken steht.

Ein solcher Ort ist der von der Natur und durch verständige Einrichtungen bezeichnete, von dem Gange des Handels abhängige und wohlthätige Stapel, den Niemand verlässt, wenn er ihn gebrauchen muss, den man nicht vorbey geht wenn er dem Verkehr bequem und nützlich ist, der immer nützlicher wird, je mehr Erleichterung und Freyheit, Regierung und Kaufmannschaft den Geschäften des Orts zu geben vermögen. Der grosse Kaufmann würde dringend wünschen wissen solche Hauptorte für bequeme Niederlagen angelegt zu sehen, wenn sie nicht da waren, und wo sich deren mehrere zeigen, werden sie benutzt wenn sie den Absichten des Geschäftsmanns gleich vortheil-

haft erscheinen. Die Kaufmannschaft geht nach Magdeburg nicht aus Zwang, sondern aus Nothwendigkeit, Folge der Nützlichkeit, welche ein solcher natürliche Stapelort dem Handel darbietet; der Geschäftsmann weiss solchen Vortheil für seinen Betrieb selbst am besten zu erkennen und zu benutzen.

Dagegen aber kann schon allein der Gedanke des *gezwungenen* Stapels oder Umschlags weder mit Recht noch mit Billigkeit bestehen, wenn von Flussschiffahrts- und Handelsfreyheit die Rede ist, und wenn angemessene Resultate aus den Verhandlungen zur Beförderung derselben hervorgehen sollen.

Wenn ein Geschäftsmann in Böhmen oder Sachsen einsehen muss, dass es seinem Interesse nützlich seyn werde, seine Ladung auf der Fahrt in irgend einem Hafen an der Elbe aus- oder einzuladen, wird er es wohl thun; aber warum ihn wider seinen Willen dazu zwingen? solcher Zwang liegt weder in richtigen Grundsätzen über Handel und Verkehr, noch in dem Geiste des neuen Gesetzes.

Bey der Aufhebung *gezwungener* Umladung liegt mehr in dem Grundsätze, als in der Anwendung, mehr in dem Ruhm gegebener Freyheit als in der Befürchtung vor Nachtheil, mehr in der natürlichen Richtung des Handels als in nothgedrungener Verbindlichkeit — mit einem Wort: in aller Beziehung mehr Gewinn als Verlust.

Zu allen Zeiten ist die Meinung, man müsse den Handel ohne Zwang gehen lassen, die vorherrschende gewesen; aber das Schwanken in den Grundsätzen, die Handelsverbote, die Privilegien des Mittelalters mit allen Unbilden der Beamten, Willkühr, Folge lästiger Controllen, hielten den Verkehr wechselweise minder oder mehr beschränkt, und an einen Zustand gebunden, der jenem Zeitalter zugemessen von Ertheilung der Gnadenbriefe abhängig war. Jetzt sind die Fesseln gebrochen; wir haben einen Freiheitsbrief erhalten, den Brief welchen Deutschlands Staatsmänner zu Wien in Weisheit geschrieben und mit Gerechtigkeit besiegelt haben.

Wenn nun in dem Sinn dieser Acte die Beförderung der Freyheit des Handels und der Flussschiffahrt sich als Grundlage der hier zu schliessenden Convention zeigt, so kommen dabei die übertriebenen und die gemässigten Forderungen in Betracht. Solange Staaten den Theil ihrer Einkünfte, der auf dem Handelsverkehr lastet, nicht ganz entbehren können, darf es keinem vernünftigen Geschäftsmann einfallen zu erwarten, dass solches Einkommen mit einemmale schwinden oder aufgehoben werden könne. So lange ein Handelsort durch die möglichste Freiheit und bequeme Einrichtungen sich dem Verkehr vorzugsweise empfiehlt, wird er nicht verlassen werden. Aber einen Anfang in Ermässigung der Zollsätze zu machen, und jeden Zwang zu entfernen, um den Handel von selbst in seine rechten und nützlichen Canäle zu leiten, das scheint nicht allein eine billige Forderung unseres Zeitalters zu seyn, sondern auch in dem wahren Sinne des uns zur Anwendung gegebenen Systems des Wiener Vertrags begründet zu liegen.

Wer möchte es wohl wagen einem Systeme, welches zur Befreiung des Handels führt, seinen Beifall zu versagen? Wer musste nicht mit Eifer und Ungedult die möglichste Beschleunigung der Befestigung desselben herbeigeführt zu sehen wünschen?

Da nun in dem freisinnigen Geiste jener Urkunde von Wien, Preussen zum Flor des Elbhandels von seinen bisherigen Zolleinnahmen ein bedeutendes Opfer gebracht hat, so lässt sich auch mit Zuversicht erwarten, dass es ein tausendjähriges Zwangsrecht, welches unserm und den folgenden Jahrhunderten immer fremd bleiben möge — nicht werde fest halten wollen! Nein, Preussen, wird die betretene Bahn des Ruhm für die Handelsfreiheit so ausgezeichnet mitgewirkt zu haben, verfolgen und vollenden; es wird die Wahrheit bekräftigen: dass da, wo die Natur und Verhältnisse den Handelszug von selbst bestimmen es nicht auf Zwang, sondern auf musterhafte Anstalten, und auf wohlgeordnete Freiheit sie zu benutzen ankomme, um den grossen wichtigen Verkehr auf einem Ort belebt und befördert zu sehen, an dessen Be-

nutzung der an dem freyen Elbhandel theilnehmenden Kaufmannschaft viel gelegen ist.

Will man nach Entschädigung fragen, oder was werden wir gewinnen? so mag zur Antwort stehen: Ehre und Ruhm dem, der durch wirkliche Opfer dazu beigetragen dem Elbhandel einen ausserordentlichen Schwung gegeben zu haben, im Gefolge Dank der Mit- und Nachwelt, endlich steigenden Wohlstand der Staaten.

Da der Preussische Bevollmächtigte sich hierauf veranlasst fand, das Protocoll offen zu halten, um nach Einholung näherer Instructionen eine Erwiderung auf diese Abstimmungen abzugeben, so wurde die Fassung eines Beschlusses bis zu diesem Zeitpunkt ausgesetzt; worauf die Conferenz geschlossen wurde.

(Unterz.) SCHASCHECK von MEZIMURZ.

MAUVE.

BUENAU.

STRALENHEIM.

IRGENS - BERGH.

STEINFELD.

REICH.

PEHMOELLER.

(Unterz.) JOSEPH EICHHOF.



I n h a l t.

Supplement zu dem VII. und VIII. Hest des zweiten Bandes.

	Seite.
Nro. 1. Auszug aus dem 192ten Protocoll der Central - Commission für die Rheinschiffahrt vom 17. November 1820. §. II. Die Schiffahrt zwischen Strasburg und der Schweiz betreffend	1
Nro. II. Auszug aus dem 27ten Protocoll der in Folge der Bestimmungen des Wiener Congresses in Dresden zur Organisirung der Elbeschiffahrt versammelten Commission, den Magdeburger Stapel betreffend	21

Inhalt

Verzeichnis der VII. und VIII. Jahrgänge

des zweiten Bandes

Seite

Verzeichnis der VII. Jahrgänge des ersten Bandes 1

Verzeichnis der VIII. Jahrgänge des ersten Bandes 1

Verzeichnis der VII. Jahrgänge des zweiten Bandes 1

Verzeichnis der VIII. Jahrgänge des zweiten Bandes 1

Verzeichnis der VII. Jahrgänge des dritten Bandes 1

Verzeichnis der VIII. Jahrgänge des dritten Bandes 1

Beiträge zur Kenntniss und Beförderung des Handels und der Schiff-Fahrt

Bd.: 2. 1819, H. 7 - 8

Mainz 1819

4 Merc. 705 h-2,1/8

urn:nbn:de:bvb:12-bsb10228029-2